Die Umgestaltung von Alt-Brüssel.

Von der

Königl. Sächs. Technischen Hochschule zu Dresden zur Erlangung der Würde eines Doktor-Ingenieurs

genehmigte

Dissertation.

Vorgelegt von

Dipl.-Ing. **Karl Späth**
aus Stuttgart.

Referent: Geh. Hofrat Professor Dr. jur. et phil. R. Wuttke.
Korreferent: Geh. Hofrat Professor E. Genzmer.

„Die Gestalt einer Stadt verändert sich rascher als das Herz eines Sterblichen."
Baudelaire.

Mit 3 Plänen und 1 Figur im Text.

Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1914.

Die ganze Arbeit wird unter dem gleichen Titel im Verlag von Duncker & Humblot in München und Leipzig erscheinen.

Altenburg S.-A.
Pierersche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

3017-E.L.
352.01
Sp2u

Meinem lieben Vater

Kanzleirat Adolf Spaeth
in Stuttgart

gewidmet.

Vorwort des Verfassers.

Vorliegende Arbeit, durch welche ich meinen Fachgenossen Material und Anregung zu geben hoffe, hält sich in erster Linie an die amtlichen Aufzeichnungen der belgischen Kommunal- und Staatsbehörden, welche mich in der entgegenkommendsten Weise durch Überlassen des Aktenmaterials unterstützten. Leider konnte ich über einzelne Fragen, so über die Gesamtkosten der Umgestaltungen, Mietpreise der neuen Gebäude u. a. mehr, zuverlässige Angaben nicht bekommen, da das gewaltige Unternehmen seinen Abschluß noch nicht gefunden hat.

Ich sehe mich veranlaßt, auch an dieser Stelle nochmals den Behörden, Beamten und Privatpersonen, die mir in Brüssel und in Paris durch wertvolle Angaben zur Hand gegangen sind, verbindlichst zu danken. Besonderen Dank aber schulde ich Herrn Charles Buls, dem früheren Bürgermeister von Brüssel, für die entgegenkommende Förderung meiner dortigen Studien. Auch erachte ich es als eine angenehme Pflicht, den hochverehrten Professoren, Herren Geh. Hofräten Dr. R. Wuttke und Dr. C. Gurlitt für ihr weitgehendes Interesse meinen tiefgefühlten Dank auszusprechen.

Karl Spaeth.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Erster Abschnitt.

Einleitung: Allgemeines, Entstehung des Planes 1
Erstes Kapitel: Ausgestaltung mit Rücksicht auf den Verkehr. . . . 9
Zweites Kapitel: Sanierung minderwertiger und ungesunder Stadtgebiete 27
Drittes Kapitel: Charakteristische und schönheitliche Ausgestaltung der neuen Stadtteile 42

Zweiter Abschnitt.

Viertes Kapitel: Entvölkerung des Stadtkerns, sog. Citybildung. Wirtschaftliche und soziale Verschiebungen als unmittelbare Folgen der Umgestaltungen 53
Fünftes Kapitel: Einfluß des Unternehmens auf den Bodenpreis, Miete. Hebung der Steuerkraft 66
Sechstes Kapitel: Rechtliche und finanzielle Grundlage des Unternehmens. 71
Zonenenteignung. 74
Zusammenfassende Schlußbetrachtungen. 83

Anhang.

Belgisches Zonenenteignungsgesetz 90
Literaturverzeichnis. 93

Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/dieumgestaltungv00spat

Erster Abschnitt.

Einleitung: Allgemeines, Entstehung des Planes.

Brüssel, die Hauptstadt des etwas mehr als 80jährigen Königreichs Belgien, zählt heute 729000 Einwohner, wenn man die unter eigener Verwaltung stehenden Vorstädte, die ohne sichtbare Grenzen mit dem alten Kern verwachsen sind, mit einbegreift, während auf die eigentliche Stadt Brüssel nur 177000 Seelen entfallen [1].

Die Stadt, welche an der Grenze des Flachlandes und Hügellandes liegt, sowie die Grenze der flämischen und wallonischen Bevölkerung bildet, ist durch eine solch überaus günstige Lage für eine Hauptstadt besonders geeignet. Das eigentliche Brüssel setzt sich aus zwei verschiedenen Teilen zusammen: nämlich aus der Unterstadt und der Oberstadt, die zu allen Zeiten einen auffallenden Gegensatz gebildet haben, indem sich in ersterer seit Gründung des städtischen Gemeinwesens die Handwerker, die Bürger niederließen, welche sich der flämischen Sprache bedienten, wogegen in der Oberstadt, dem Aufenthalte des feudalen Patriziats und der brabantischen Fürsten die französische Sprache vorgezogen wurde. Noch heute, in einer Zeit sozialer Ausgleichung, haben diese zwei Teile von Brüssel ihre Eigenart bewahrt. Oben auf dem Plateau des Coudenberg (Kaltenberg) befindet sich die Residenz mit dem Königspalast, den Ministerien und anderen amtlichen Gebäuden, welche unter dem Einflusse von Paris im klassi-

[1] Vgl. Plan 1 S. 10—11.

zistischen Stile des 18. Jahrhunderts angelegt wurden. Am Fuße des Coudenberg breitet sich die alte Cité aus, welche durch ihre charakteristischen Giebelhäuser und ihr reges Leben auf den Besucher einen eigenartigen Reiz ausübt.

Eine der Hauptverbindungen dieser zwei Stadtteile war schon von jeher die Rue Montagne de la Cour[1], welche einst im 14. Jahrhundert der „Steenwegh" genannt wurde, da sie der erste gepflasterte Weg der Stadt war; an ihm haben sich die reichsten und mit den besten Waren versehenen Kaufleute niedergelassen, so daß der „Steenwegh" am Anfange des 16. Jahrhunderts die belebteste Geschäftsstraße der Stadt wurde; man nannte sie dann nicht mehr „Steenwegh", sondern die „Hofstraet". Unmerklich hat der Handel die ganze Straße eingenommen, die von nun an der Mittelpunkt des Brüsseler Lebens war. Doch wir sind noch fern von der Entfaltung des Geschäftslebens und des Luxus, welche später die große Anziehungskraft dieser Arterie ausmachten.

Am Ende des 18. Jahrhunderts wurde die „Hofstraet" geläufig „Rue Montagne de la Cour" genannt. Das Viertel der Rue Montagne de la Cour wurde einer der lebhaftesten Stadtteile, während die obere Stadt, der Coudenberg, noch nicht von dem regen Gewimmel der unteren Stadt berührt wurde und außer den fürstlichen Palästen und Amtsgebäuden wenig Bürgerhäuser aufzuweisen hatte. Allein das Bild veränderte sich vollständig im 19. Jahrhundert. Durch das beschränkte Stadtgebiet innerhalb der Mauern waren viele Bürger gezwungen, sich außerhalb derselben anzusiedeln; das obere Plateau wurde mehr und mehr bevölkert und dehnte sein rasches Wachstum besonders nach östlicher Richtung aus, wo sich die heutige Kommune Ixelles erstreckt. Die rasche Entwicklung der Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts begünstigten in hohem Maße diesen Ausdehnungsprozeß, welcher das Stadtbild in wenigen Jahrzehnten mehr veränderte als einst in zwei oder drei Jahrhunderten.

---

[1] Vgl. Plan 1 S. 10—11.

Heute spielt sich ein großer Teil des Brüsseler Lebens in der oberen Stadt, an der Porte de Namur und der Place Royale, ab. Es entwickelte sich ein reger Verkehrsstrom in der Rue Montagne de la Cour, welche die Bewohner der jetzt reich bevölkerten oberen Stadt und der Vororte nach dem Innern der alten Cité leitete und umgekehrt.

Der alte „Steenwegh", die alte symbolische Chaussee, die vom flämischen Lande nach dem wallonischen Lande emporstieg, konnte wegen ihrer großen Steilheit und Enge nicht mehr den Anforderungen des Verkehrs zwischen dem alten Brüssel und jener neuen Stadt des Plateaus genügen. Es trat das Bedürfnis auf, den Verkehr leichter und angenehmer zu gestalten durch Milderung der Steilheit des Hangs zwecks Anpassung an die modernen Verkehrsmittel, besonders die Straßenbahnen, ohne die eine moderne Stadt nicht mehr auskommen kann.

Die Frage der Umgestaltung der Rue Montagne de la Cour beschäftigte in hohem Maße die Öffentlichkeit; die maßgebenden Gewalten wurden auf den unhaltbaren Zustand hingewiesen, der von Tag zu Tag eine gefahrdrohendere Form annahm.

Schon im Jahre 1850 wurde eine Konkurrenz zur Lösung dieses Problems eröffnet, welches man allgemein mit dem Namen »redressement de la Montagne de la Cour« bezeichnete, ein bizarrer Name, da es sich nicht darum handelte, den Berg wieder aufzurichten, sondern im Gegenteil die Steigung der Straße zu ermäßigen. Über 250 Projekte stellte man damals im alten Justizpalast aus, die alle dieses Problem behandelten. Allein weder die Stadt noch der Staat ergriff die Initiative, eines dieser Projekte näher in Erwägung zu ziehen und anzunehmen, so daß diese Frage noch mehrere Jahrzehnte das Interesse der Bevölkerung in Anspruch nahm. Der Grund, daß dieses brennende Problem, das sich parallel dem raschen Wachstum der neuen Bedürfnisse des Verkehrs und der Gesundheitslehre immer gebieterischer der Stadt Brüssel aufdrängte, noch lange ungelöst blieb, lag in erster Linie in den Zwistigkeiten zwischen der Stadtgemeinde und dem Staat;

letzterer verband mit der Verbesserung der Rue Montagne de la Cour zwei gleichzeitige Bauabsichten, nämlich die Vergrößerung der Königlichen Museen nach der Rue Montagne de la Cour zu, sowie die Errichtung eines Zentralbahnhofes in dem benachbarten „Quartier de la Putterie". König Leopold II., der stets ein großes Interesse für die bauliche Entwicklung Brüssels bekundete, befaßte sich damals mit dem Plan, die Nationalmuseen, welche die angesammelten Kunstschätze nicht mehr aufnehmen konnten, zu erweitern und die Hauptfront in die Rue Montagne de la Cour vorzurücken, um so seinen Lieblingsgedanken, die Schaffung des sogenannten „Mont des Arts" zu verwirklichen. Doch sein Projekt, das er durch einen französischen Architekten aufstellen ließ, fand bei der Stadtverwaltung keinen großen Beifall, so daß die Frage der Rue Montagne de la Cour ungelöst blieb. Obwohl noch einzelne Vorschläge auftauchten, schleppte sich die Angelegenheit von Jahr zu Jahr, ohne ihre Erledigung zu finden. Mittlerweile war von der anderen Bauabsicht des Staates, einen Zentralbahnhof im Herzen der Stadt zu schaffen, die Rede; derselbe sollte den Nordbahnhof mit dem Südbahnhof durch eine Stadtbahn verbinden, welche teils im Tunnel, teils auf einem Viadukt verlaufen sollte. Der Gedanke einer solchen Verbindung mit einer Haltestelle im Mittelpunkt der Stadt greift schon bis zum ersten Anfange der belgischen Eisenbahnen zurück. Schon der frühere Bürgermeister Anspach, der für Brüssel durch die Schaffung der Zentralboulevards in den Jahren 1867—1875 ein zweiter Hausmann war, sah die Notwendigkeit ein, der Stadt einen Zentralbahnhof zu geben, zumal Brüssel bis heute noch keinen eigenen Bahnhof besitzt. Der Nordbahnhof gehört in die Kommune St. Josse-ten-Noode, während der Südbahnhof im Bereiche der Kommune St. Gilles [1] liegt. Doch dieses Projekt hatte zur Folge, daß sich zwei Parteien bildeten, welche sich Jahre hindurch bekämpften. Während König Leopold II. mit seinen Anhängern, der sich

[1] S. Plan 1 S. 10—11.

für die großzügige Idee der Errichtung eines Zentralbahnhofs ähnlich den andern großen Städten des Kontinents begeisterte, seinen ganzen Einfluß in die Wagschale legte, wollte die Gegenpartei nichts von einem neuen Bahnhof wissen, sondern sie vertrat die Ansicht, die beiden bestehenden Bahnhöfe durch entsprechende Erweiterungen dem gesteigerten Verkehrsbedürfnisse anzupassen. Unter den heftigen Kämpfen, welche die zwei Gegner sowohl in der Kammer wie in der breiten Öffentlichkeit ausfochten, verrann die Zeit, ohne daß die eine oder andere Partei einen Erfolg zu verzeichnen hatte.

Allein um das Jahr 1890 drängte sich das Problem der Rue Montagne de la Cour wieder gewaltsam in den Vordergrund des öffentlichen Interesses. Das Leben der beiden Stadtteile schien unter den schlechten Verkehrsverhältnissen zu leiden, besonders aber der Oberstadt mit den angrenzenden, reich bevölkerten Vororten, wie die Kommune Ixelles u. a., fehlte es an der Bewegungsfreiheit, welche durch die Rue Montagne de la Cour zu sehr eingeschnürt war. Da war es der damals amtierende geniale Bürgermeister Charles Buls, der im Jahre 1893 dem Gemeinderat ein von ihm verfaßtes Projekt zur Entlastung der sehr verkehrsreichen Geschäftsstraße Montagne de la Cour überreichte [1]. Dasselbe sah zur Ermäßigung der Steigung eine gekrümmte Durchbruchstraße vor, welche in Höhe der Rue Ravenstein ausgehend die Rue de la Madeleine durch Durchschneiden des gesundheitswidrigen Häuserblocks des Quartier St. Roch erreichte. Dieser Durchbruch ist die heutige Rue Coudenberg. Buls' Projekt beließ die alte Handelsader, um die große Geschäftstätigkeit nicht zu zerstören.

Jetzt jedoch fand Leopold II., der sich darin gefiel, als Roi-Bâtisseur die Rolle eines Ludwig XIV. in Versailles zu spielen, willkommenen Anlaß, seinen „Mont des Arts" nach dem Projekte seines französischen Architekten Maquet von neuem der Stadtverwaltung zur Genehmigung zu unterbreiten. Es war sozusagen das Gegenprojekt desjenigen von Bürger-

[1] Charles Buls: Esthétique des Villes. Bruxelles 1893.

meister Charles Buls; dasselbe plante ebenfalls die Rue Coudenberg nur mit dem Unterschiede, die Rue Montagne de la Cour zu rektifizieren und anstatt des von Buls vorgesehenen Geschäftshäuserblocks zwischen ihr und der neuen Durchbruchsstraße einen Platz mit Springbrunnenanlage zu schaffen. Trotz der großen Vorzüge von Buls-Projekt wurde es vom Gemeinderat nicht angenommen, sondern derselbe entschied sich, allerdings nicht mit Einstimmigkeit, für den königlichen Plan. Der König, welcher mit der ihm eigenen Energie und Zähigkeit seinen Willen der Stadt aufzuzwingen suchte, drohte im Falle der Verwerfung seines Projekts an, nie seinen „arrêt royal" zur Expropriation zu geben, der zur Durchführung des Planes nötig war[1]. Durch seine große Eigenmächtigkeit und Willkür der Stadtgemeinde gegenüber in städtebaulichen Fragen schuf er sich unter der Bevölkerung viele Gegner, die noch mehr erbittert wurden dadurch, daß der König bei allen seinen Bauten französische Architekten und wie auch bei dem „Mont des Arts" das französische Material dem belgischen vorzog. Zudem ist zu bemerken, daß der französische Stein oder weiße Stein (Pierre blanche) teurer als der blaue belgische Stein (Pierre bleue) ist. Die Frage der Materialverwendung war eine der Hauptursachen zur Bildung einer Oppositionspartei, welche in der Öffentlichkeit einen heißen Kampf gegen das königliche Projekt eröffnete. Hierzu kam die Tatsache, daß der französische Stein weniger haltbar ist, als der belgische, da er sich nicht dem belgischen Klima mit dem häufigen Regen anpassen kann und schon nach kurzer Zeit ein schwarzer Stein wird, wie dies bei verschiedenen Bauten beobachtet werden kann z. B. Justizpalast unter anderen. Die Abgeordneten in den Bezirken, wo es Steinbrüche gab, führten in der Kammer

[1] Der Einfluß Leopolds II. auf die Stadtverwaltung, besonders in städtebaulichen Fragen, hat seinen Grund darin, daß nach dem Gemeindegesetz vom 30. März 1836 Art. 76 Nr. 7 die Stadtverwaltung zur Durchführung einer Stadtregulierung oder anderer größerer Arbeiten die Königliche Verordnung benötigt, um zur Enteignung schreiten zu können (s. auch Anhang Art. 10 des Zonenenteignungsgesetzes).

bittere Klagen gegen die Verwendung dieses ausländischen Steins, da die Steinbruchbesitzer durch die französische Einfuhr nicht unwesentlich geschädigt wurden. Und wenn die Kammer am 17. Dezember 1908 das Projekt des Königs verwarf, so war bei diesem Umstand nicht zuletzt der weiße Stein „der Wassertropfen, welcher das Gefäß zum Überlaufen brachte". Vox populi, vox Dei.

Man verlangte eine moderne und eine nationale Kunst; die Nationalität fühlte sich tief verwundet in ihrem Gefühl, protestierte gegen das französische Gewand, in welches Leopold II. die öffentlichen Gebäude einhüllte: Palais des Beaux Arts, Hotels des Postes, Palais du Roi und nun Mont des Arts. Das Volk wollte eine bodenständige Kunst, die aus seinen Materialien für sein Klima, für seine Kreise geschaffen war, weil sie die Erben seiner Rasse sind, endlich eine Kunst, welche mit seinen Gefühlen im Einklang steht.

Inzwischen hatte die Stadtgemeinde schon damit begonnen, die ersten Häuser der „Rue Montagne de la Cour" und des sanierungsbedürftigen „Quartier St. Roch" niederzureißen, um die vom königlichen Architekten geplante Rue Coudenberg durchzubrechen; diese Arbeiten wurden in den Jahren 1896 bis 1900 ausgeführt.

Nach dem Tode Leopolds II. am 17. Dezember 1909 war von seinem Plane nicht mehr die Rede. Die Regierung betraute den Architekten Acker mit der Planausarbeitung; dieser rückte die Museumsfassade in die Fluchtlinie der „Rue Montagne de la Cour" und sah die Vergrößerung mehr nach der Seite der Rue de Ruysbroek vor, welche in einem Quartier liegt, das in der Entwicklung zurückgeblieben ist und infolgedessen zur Erwerbung des notwendigen Platzes noch keine allzu großen pekuniären Opfer erforderte.

Was den Zentralbahnhof anbelangt, so befaßte man sich wieder eifriger mit dieser Frage, da in den letzten Jahren der Eisenbahnverkehr einen immer größeren Umfang annahm und die zwei Bahnhöfe im Norden und Süden zu seiner Bewältigung nicht mehr im Stande waren. Erst die Konvention vom Jahre

1903, welche Staat und Stadt zu gemeinsamer Arbeit vereinigte, brachte der durch die Parteiinteressen immer schwieriger gewordenen Frage eine Lösung. Schon im Jahre 1906 wurde in dem Quartier de la Putterie mit den Abbruchsarbeiten für den Zentralbahnhof begonnen. Der Bahnhof hatte als notwendiges Beiwerk die Schaffung neuer breiter Straßen, welche einen schnellen und bequemen Zugang boten. König Leopold ließ zu diesem Zwecke damals von seinem Architekten Maquet einen Regulierungsplan ausarbeiten, der als leicht befahrbare Verbindung der Oberstadt mit der Unterstadt die gekrümmte Rue Maquet projektierte, welche aber heute die „Rue Ravenstein" heißt. Der im Jahre 1903 abgeschlossene Vertrag, welcher später noch ausführlicher behandelt wird, machte es erst der Stadt finanziell möglich, solche gewaltige Arbeiten wie die gegenwärtige Umgestaltung zu unternehmen, die die Niederreißung von über 25 ha inmitten der handelstätigen Cité zur Folge hatte. Da der Vertrag nie zustande gekommen wäre, hätte der Staat nicht einen Bahnhof mitten in der Stadt errichten wollen, so kann man den Zentralbahnhof als die ausschlaggebende Ursache der heutigen Umgestaltung bezeichnen.

Obige Ausführungen haben gezeigt, daß der Gesamtplan der Umgestaltung von Alt-Brüssel mit den „Quartiers Montagne de la Cour, d'Isabelle, de la Putterie" nicht aus einem Einzelprogramm hervorgegangen ist, sondern die einzelnen Projekte haben sich im Laufe der Zeiten nach Maßgabe der gesteigerten Bedürfnisse gebildet und sind im Jahre 1903 in dem schon erwähnten Vertrage zusammengefaßt worden.

Neben den Verkehrsbedürfnissen waren es auch hygienische und ästhetische Rücksichten, welche die Stadtgemeinde hauptsächlich in ihren Maßnahmen leiteten. An die Errichtung des Bahnhofes knüpft sich die Sanierung eines ungesunden Stadtteils an; mit der Umgestaltung der Rue Montagne de la Cour ist die Vergrößerung der Nationalmuseen, sowie die Gesundung des „Quartier St. Roch" verbunden.

Um sich deshalb über die einzelnen Ursachen und das

Maß ihrer Berechtigung sowie über die entstandenen Erscheinungen der Umgestaltung ein klares Bild zu verschaffen, ist es notwendig, die Umgestaltung als Gesamterscheinung nach verkehrstechnischen, hygienischen und ästhetischen Rücksichten mit den daraus entsprungenen wirtschaftlichen und sozialen Verschiebungen zu untersuchen. Maßregeln von solch einschneidender Wirkung in dem reich gegliederten Organismus einer Stadt können nicht von einem ausschließlichen Standpunkte aus betrachtet werden, sollen nicht notwendige Forderungen unterdrückt werden, deren Vernachlässigung sich durch die nachteiligsten Folgen noch lange fühlbar macht.

Erstes Kapitel.

Ausgestaltung mit Rücksicht auf den Verkehr.

Zur Gewinnung einer klaren Vorstellung über die Ursachen und Wirkungen der Umgestaltung von Alt-Brüssel in verkehrstechnischer Hinsicht ist es nötig, das alte Straßennetz einer näheren Untersuchung bezüglich seiner Hauptverbindungsstraßen zu unterwerfen. Man kann in Brüssel, das ein zentrales Verkehrssystem aufweist, wie die meisten Städte mit annähernd kreisförmigem Grundriß, so z. B. auch Paris unter anderen, zwei wesentlich verschiedene Arten von Straßenverkehr unterscheiden, deren Unterschied in der Richtung und in der Dauer zu suchen ist. Die erstere Art ist der sogenannte Ortsverkehr, der gewöhnlich keine bestimmte Richtung aufweist, sondern während des ganzen Tages ziemlich gleichmäßig über die Stadtfläche verteilt ist; er besteht in einem kurzen Hin- und Hergehen und hat die Versorgung von Lebensmitteln usw. für den Haushalt einer Familie zum Zweck. Dieser Verkehr wird selbst von den alten und engen Straßen ohne Schwierigkeit aufgenommen, hat also auf die Regulierung von zu engen Straßen nur einen geringen Einfluß. Wichtiger und ausschlaggebend für die Forderung einer Verbesserung des Straßensystems ist die übereinstimmende Bewegung einer großen Menge zu bestimmten Zeiten;

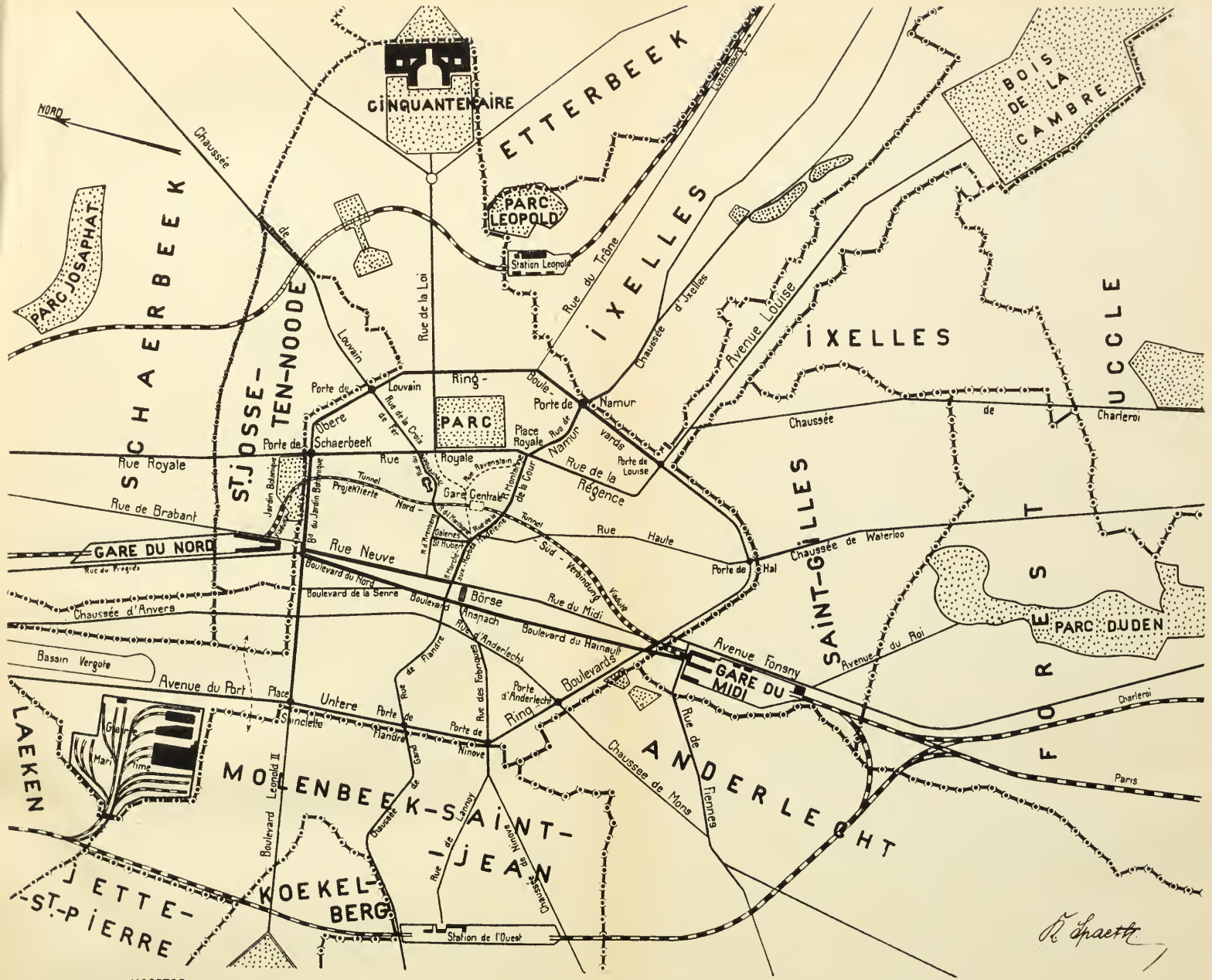
wir heißen solche ausgedehnten Massenbewegungen Verkehrsströme, die sich wieder je nach der Dauer in anhaltende und vorübergehende gliedern. Solche Verkehrsströme drücken sozusagen das Leben der Stadt aus; sie sind es auch, welche die Bewegung der meisten Fahrzeuge aller Arten und Größen hervorrufen und welche immer breitere befahrbare Straßen gebieterisch fordern. Doch ist es nicht ohne Schwierigkeit, alle diese Ortsveränderungen von Menschen zu erfassen, zu definieren. Es gibt Straßen, die zu gewissen Stunden periodisch überschwemmt sind und die übrige Zeit öde und verlassen sind; andere sind wieder der Sitz eines mehr gleichmäßigen Verkehrs. Je nachdem sie mehr von Wagen oder mehr von Fußgängern besucht sind, verändert sich ihr Aussehen und ihre soziale Rolle. Da wir uns hier nur mit den bedeutenderen Verkehrsströmen beschäftigen, ist es möglich, sie im wesentlichen festzustellen und die Bedingungen zu erheben, welche solche Strömungen bestimmen.

Ehe man die einzelnen Verkehrsströme von Brüssel festzustellen sucht, ist es notwendig, einen kurzen Überblick über die allgemeine Entwicklung Brüssels und im besonderen seiner Vororte zu gewinnen. Zu diesem Zwecke sei nachstehende Tabelle[1] mitgeteilt, welche eine vergleichende Betrachtung des raschen Wachstums der Vororte gegenüber dem in den Ringboulevards eingeschlossenen Brüssel gestattet.

Während Brüssel in der Mitte des 19. Jahrhunderts von verhältnismäßig schwach bevölkerten Vororten umringt war, die zum Teil noch einen rein ländlichen Charakter trugen, so unter anderen Woluwe, St. Lambert, Watermael, Boitsfort, Uccle, Forest usw., änderte sich das allgemeine Aussehen seit den letzten Jahren von Grund aus. Die eben genannten an der äußersten Peripherie gelegenen Kommunen weisen heute neben Wohnvierteln zum größten Teil Industrie- und Arbeiterviertel auf. Die Vororte St. Josse-ten-Noode, Molenbeek, St. Jean, Ixelles, Schaerbeek, Anderlecht, St. Gilles, welche eng an den alten Bestand angrenzen, entwickelten sich durch

[1] s. S. 12—13.

PLAN 1.



MASSTAB 1:15 000

100 0 400 800 1200 1600 m

Grünflächen.

DIE WESENTLICHEN VERKEHRSSTRÖME DER BRÜSSELER AGGLOMERATION.
DIE INTENSITÄT DES VERKEHRS IST DURCH DIE STÄRKE DER LINIEN AUSGEDRÜCKT.

ihre vorteilhafte Lage ungleich früher. Besonders in Molenbeek-St. Jean haben sich die industriellen Anlagen niedergelassen, weil dort der Boden nicht so teuer ist, vor allem aber infolge der Nähe der Hafenanlagen und des Westbahnhofs und der dadurch bedingten besonderen Erleichterungen. Die Kommune St. Josse-ten-Noode, in der sich der Nordbahnhof befindet, hat bereits ihren Sättigungsgrad überschritten, was unter anderem aus der Bevölkerungsabnahme in den letzten zehn Jahren hervorgeht; tatsächlich ist das Gebiet der letzteren heute schon völlig überbaut. Unter den oben genannten Vorstädten sind es besonders Schaerbeek und Ixelles, die in staunenerregender Entwicklung begriffen sind und gerade in den letzten Jahren hinsichtlich Bedeutung und Verkehr scharf mit der Mutterstadt Brüssel konkurrieren. Naturgemäß entstand zwischen diesen rasch aufstrebenden und stark bevölkerten Vororten und dem alten Brüssel ein reger Bewegungsaustausch, welcher mehr oder weniger bedeutende Verkehrsströme ins Leben rief.

Welches sind nun die hauptsächlichsten Verkehrsströme in Brüssel und wie wurde denselben durch das bestehende Straßennetz Genüge getan?

Die äußeren Boulevards, welche die eigentliche alte Stadt einschließen, bieten auf ihrem Umkreis eine gewisse Anzahl von Punkten, in die die großen Arterien münden, welche die den Stadtkern einengenden lebenskräftigen Kommunen mit demselben in Verbindung setzen. Solche Knotenpunkte von Verkehrsströmen sind im wesentlichen folgende[1]:

1. Porte de Schaerbeek: Knotenpunkt des Hauptverkehrsstroms der Kommune Schaerbeek durch die Rue Royale.

2. Porte de Louvain und Rue de la Loi: verbindet die Einwohner von St. Josse-ten-Noode und Etterbeek mit dem Stadtkern durch den Straßenzug Rue de Treurenberg-Ste. Gudule.

3. Porte de Namur: Verbindungspunkt der Kommune Ixelles durch die Rue de Namur, Place Royale und Rue Montagne de la Cour.

---

[1] Vgl. die Skizze über d. wesentl. Verkehrsströme Plan 1.

Tabelle über das Wachstum der Be-

Zeit der Zählung	St. Josse-ten-Noode	Molenbeek St. Jean	Ixelles	Schaerbeek	Anderlecht	St. Gilles	Etterbeek	Koekelberg
1846	14 768	11 679	11 748	5 915	5 734	4 136	2 954	2 142
1856	17 193	15 898	16 849	10 549	7 392	5 564	2 889	2 867
1866	21 915	24 333	23 210	18 710	11 580	9 922	4 611	3 544
1876	26 492	37 292	31 992	34 177	18 615	27 782	10 014	4 713
1880	28 052	41 737	36 324	40 784	22 812	33 124	11 753	4 893
1890	29 709	48 723	44 497	50 826	32 311	40 289	17 735	6 272
1900	32 140	58 445	58 615	63 508	47 929	51 763	20 838	10 650
1910	31 865	72 783	72 991	82 480	64 137	63 140	33 227	12 750

4. Porte Louise: Verkehr aus den die Avenue Louise angrenzenden Vierteln, meist durch die Rue de la Régence und Place Royale.

5. Porte de Hal: Knotenpunkt des Verkehrs von St. Gilles.

6. Südbahnhof, Place de la Constitution: Verkehr aus Anderlecht und den südlichen Teilen der Agglomeration.

7. Porte d'Anderlecht: Verkehr aus Anderlecht und den angrenzenden westlichen Teilen.

8. Porte de Ninove: Verkehrsstrom des Westbahnhofs usw.

9. Porte de Flandre: Verbindung von Molenbeek-St. Jean mit den Zentralboulevards durch die Rue de Flandre.

10. Place Sainclette: Verbindung von Koekelberg durch den Boulevard Leopold II.

11. Porte d'Anvers: Verkehr aus den Hafenanlagen.

12. Gare du Nord (Nordbahnhof), Place Charles Rogier: Verkehr aus St. Josse-ten-Noode, sowie Zentralboulevards usw.

Diese Verkehrsknotenpunkte, welche ziemlich gleichmäßig auf den äußeren Boulevards verteilt sind, sind gegenseitig nicht immer auf vorteilhafte Weise verbunden, besonders den den einzelnen Punkten diagonal gegenüberliegenden fehlt es an direkten und wenig steilen Verbindungen.

Der Stadtgrundriß[1] läßt klar erkennen, daß große direkte

[1] Vgl. Plan 1.

völkerung Brüssels und seiner Vororte[1].

Laeken	Jette-St. Pierre	Forest	Uccle	Watermael Boitsfort	Woluwe St. Lambert	Gesamtbevölkerung der Vororte	Stadt Brüssel ohne Vororte	Brüssel einschl. Vororte
3 742	1 856	1 298	6 359	3 880	1 184	77 395	118 239	193 634
4 889	1 947	1 469	6 917	3 909	1 264	99 596	150 244	249 840
9 312	2 262	2 184	7 813	1 443	1 325	142 164	157 905	300 069
16 147	4 335	3 504	9 817	3 210	1 514	229 604	161 816	391 420
17 856	4 712	4 182	10 744	3 658	1 660	262 291	162 498	424 789
25 289	6 635	5 885	13 400	5 084	2 298	328 953	176 138	505 091
30 438	10 053	9 509	18 034	6 520	3 468	421 910	183 686	605 596
35 024	14 782	24 228	26 979	8 613	8 833	551 832	177 078	728 910

Verbindungen in der Nord-Südrichtung vorhanden sind, entlang dem alten Talweg des Senneflusses, den jetzt die von Anspach neu geschaffenen Zentralboulevards einnehmen, welche damals die Rue Neuve wegen ihres großen Verkehrs entlasten ollten. Außerdem sind die Punkte im Osten und Westen durch ziemlich direkte Straßen in Verbindung, die senkrecht dem alten Talweg verlaufen; allein diese Verbindungen haben den großen Nachteil, daß sie auf dem linken Abhang in der Ostzone zu starke Neigungen haben und zum Teil wegen ihrer geringen Breite nicht von Straßenbahnen befahren werden können, so die Rue Montagne de la Cour, Rue de la Madeleine, die Rue de Treurenberg usw., die nebenbei sehr lebhaften Wagen- und Fußgängerverkehr aufweisen.

Im Gegensatz hierzu sind in den Richtungen von Nordost nach Südwest (Porte de Schaerbeek nach Porte d'Anderlecht) und von Südost nach Nordwest (Porte de Louise nach Porte d'Anvers) die Verbindungen unvollständig, ja selbst fehlerhaft. Um in dieser Richtung zu gehen, ist man gezwungen, große Umwege zu machen, im Zickzack zu gehen abwechslungsweise durch horizontale und stark geneigte Straßen. Und gerade nach diesen zwei Richtungen mußten die großen Arterien des östlichen Abhangs aus zweierlei Gründen trassiert werden, weil

[1] Vgl. auch Fig. 1, graph. Darstellung S. 54.

sie zwischen den oben angeführten Diagonalpunkten direkte und damit kürzere Verbindungen herstellen und hauptsächlich aus dem weiteren Grunde, viel schwächere Neigungen zu liefern als die Linien von Ost nach West, indem sie den steilen Abhang schief nehmen würden.

Von den oben angeführten Verkehrsströmen aber waren es besonders zwei, die durch ihre Erscheinungen die Aufmerksamkeit schon seit einiger Zeit auf sich lenkten; durch ihr rasches und unerwartetes Anwachsen, das sich selbst wieder aus der ungeduldigen Metamorphose Brüssels erklärt, entstanden in ihrem Laufe Störungen, welche immer größer wurden und den allgemeinen Wohlstand der alten Cité zu untergraben drohten. Diese zwei in Frage stehenden Verkehrsströme hatten einerseitts als Mittelpunkt die Porte de Namur, andererseits die Porte de Louvain. Der erstere und bedeutendere Strom nahm seinen Ursprung in der rasch emporblühenden Kommune Ixelles (vgl. Tabelle auf Seite 12); der einzige Weg, der diese lebendige Vorstadt mit dem alten Brüssel verbindet, ist die Rue de Namur bis zur Place Royale und als Fortsetzung die alte Handelsstraße Montagne de la Cour, Rue de la Madeleine bis zu den Galerien St. Hubert.

Der andere setzt sich aus dem Verkehr des übervölkerten Vororts St. Josse-ten-Noode sowie einem Teil des Verkehrs von Schaerbeek und Etterbeek zusammen und wird durch die Arterien Chaussée de Louvain, Rue Royale und Rue de la Loi nach einem Punkte durch ihr Zusammentreffen konzentriert, um von hier in die Unterstadt durch den Straßenzug Rue de Treurenberg, Rue de Ste. Gudule geleitet zu werden. Diese beiden Straßenzüge bildeten im wesentlichen die Verbindungen zwischen der Oberstadt und Unterstadt. Eine besondere Anziehungskraft auf die Einheimischen und Fremden übte von jeher die Rue Montagne de la Cour und die Rue de la Madeleine aus, welche die besuchtesten und schönsten Geschäftsstraßen Brüssels waren. Die erstere war für Brüssel das, was die Rue St. Honoré für Paris ist; diese Verwandtschaft läßt sich auch nach den zahlreichen Modeläden konstatieren, die sich be-

züglich ihrer reichen Auslagen ganz nach denen von Paris richten. Die Rue Montagne de la Cour war der Corso der eleganten Welt; hier trafen sich die Schaulustigen, um die schönen Vorlagen der Luxusläden zu bewundern. Besonders seit das Automobil die Welt erobert hat, war diese enge Straße von Wagen aller Art und Größe überschwemmt, da es die Reichen vorzogen, hier des nachmittags ihre Einkäufe zu machen.

Man suchte die Rue Montagne de la Cour, die für den Wagenverkehr zu steil (bis zu 10 %) und eng (bis zu 6,5 m) war, zu entlasten, ihren übergroßen Verkehr abzulenken. Dies geschah durch den Durchbruch der Rue Coudenberg, die in Höhe der Rue Villa-Hermosa ausgehend bei einer Breite von 15 m und einer gleichmäßigen Neigung von 8 % die Rue de la Madeleine in der Axe der Rue St. Jean erreicht. Allein der Erfolg dieses Ableitungsmittels war nicht sehr groß; die immer noch zu große Steigung dürfte jedenfalls ein gut Teil dazu beigetragen haben. Was die Ableitungsmittel überhaupt anbelangt, so werden sie sehr häufig angewandt, ohne daß der Erfolg manchmal der erwartete ist. Die Zentralboulevards sollen die Rue Neuve entlasten. Ist die Rue Neuve weniger belebt? Das Beispiel der Rue Neuve gibt zu denken; sie ist heute belebter als vor der Schaffung der Zentralboulevards. Dasselbe Ergebnis ist auch hier bei der Rue Montagne de la Cour festzustellen: Noch immer sieht man das Publikum treu zwischen den Ruinen dieser Straße hinabsteigen und das seit mehreren Jahren. Diese Treue wird so lange andauern, bis kein Stein mehr vorhanden ist, um die Spur der alten Ader anzuzeigen. Ist das nicht ein Beweis dafür, daß man bei Projektierung solcher Entlastungsstraßen mit den jahrelangen Gewohnheiten der Einwohner als einem mächtigen Faktor rechnen muß?

Während man bestrebt war, die bestehenden Kommunikationen durch Verbreiterung und Durchbrüche den neuen Bedürfnissen anzupassen, trat ein neuer mächtiger Faktor in die Erscheinung: man verlangte schnelle und billige Verbindungen.

Es trat die Notwendigkeit ein, zwei neue Straßenbahnlinien zu schaffen, die es ermöglichten, sich rasch und bequem vom Stadtkern nach der Place Royale einerseits und nach der Rue de la Loi andererseits zu begeben und umgekehrt. Es steht außer Zweifel, daß die städtischen Straßenbahnen dem Leben einer Stadt geradezu unentbehrlich sind; den besten Beweis hiefür haben wir in der raschen Entwicklung, welche sie in den letzten Jahren seit ihrer Einführung gehabt haben; heute durchschneiden die Straßenbahnen in allen Richtungen das Innere der Stadt Brüssel; andererseits strecken sie ihre Fäden gegen das äußere Weichbild wie ein riesenhaftes Spinngewebe aus, und die ungeheure Zahl der Reisenden, welche sie befördern, gestattet, sich eine Vorstellung von ihrer Bedeutung als Verkehrsmittel zu machen.

Bis jetzt führten zwei Straßenbahnlinien die Reisenden aus dem Herzen der Stadt nach der Oberstadt, um sie von hier aus mit den verschiedenen Vororten in Verbindung zu setzen. Sie waren dem Andrange nicht mehr gewachsen, insbesondere aber suchte man die Ausgangspunkte auf den äußeren Boulevards einander näher zu bringen.

1. Die erstere Linie nahm ihren Anfang an der Börse und führte nach der Porte Louise durch die Straßen: Rue de l' Hôpital, Place du Grand Sablon, Rue de la Régence, Porte Louise, von hier durch die Avenue Louise nach dem Bois de la Cambre, dem Ausflugsort der Brüsseler, der dem Boulogner Wäldchen in Paris entspricht.

2. Die zweite vorhandene Linie ging von der Börse nach der Porte Louvain durch den Straßenzug: Rue Marché-aux-Herbes, Rue de la Montagne, Rue Ste. Gudule nach der Place du Congrès und nach der Porte de Louvain, endlich von hier nach der Kirche St. Josse-ten-Noode in der gleichnamigen Kommune.

Die Place Royale mit den Galerien St. Hubert, einem bewegten Verkehrsmittelpunkt Brüssels und somit mit der Börse zu verbinden, indem man die Straßenbahn durch die neu geschaffene Rue Caudenberg, sowie durch die Rue de la Made-

leine leitete, war nicht angängig, da die Rue de la Madeleine an und für sich schon durch die übrigen Verkehrsbewegungen voll in Anspruch genommen war; auch war ein zweigleisiger Betrieb bei ihrer geringen Breite nicht möglich. Es gab nur noch eine Möglichkeit der Lösung, nämlich den Abhang in der Richtung Nordost-Südost schief zu nehmen wie schon oben angedeutet durch Verbindung der Place Royale mit dem oberen Teil der Rue de Loxum. Diese neue Straße war bereits von dem königlichen Architekten Maquet anläßlich des Problems „Mont des Arts" vorgesehen worden, auch mit Rücksicht auf den zu errichtenden Zentralbahnhof, der in dem arg verkümmerten Quartier de la Putterie einen geeigneten Platz fand.

Wenn das obere Plateau auf der einen Seite von der Place Royale ausgehend mit dem Zentralbahnhof durch die gekrümmte Rue Maquet mittelst Straßenbahn verbunden war, so suchte man es andererseits auf gleiche Weise mit der dicht bevölkerten Kommune St. Josse-ten-Noode, sowie mit Etterbeek zu verbinden. Die Rue de la Loi, die eine Hauptstraße darstellt, war mit einer Straßenbahn versehen, welche in ihrer Verlängerung in der Impasse du Parc endigte. Es lag schon lange das Bedürfnis vor, diese Linie vollends zu verlängern und sie in das Innere der Stadt zu führen, zumal die alte Trasse gewissermaßen darauf hindeutete. Man durfte nur die Impasse du Parc durchbrechen, um in der so verlängerten Straßenbahnlinie der Rue de la Loi eine zweite direkte Verbindung mit dem Zentralbahnhof zu haben und somit mit dem Zentrum der unteren Stadt.

Der Zentralbahnhof[1] verbindet das nördliche und südliche Eisenbahnnetz Belgiens miteinander. Diese Verbindung ist für das reisende Publikum eine große Erleichterung. Früher mußten z. B. die aus Deutschland kommenden Reisenden, deren Endziel nicht Brüssel war, sondern welche nach Frankreich wollten, am Nordbahnhof aussteigen und sich zu Fuß oder zu Wagen nach

[1] s. Plan 1.

dem Südbahnhof begeben, um von hier aus die Reise fortzusetzen. Der umgekehrte Fall trat bei den Reisenden ein, die aus Frankreich kamen und deren Endziel Deutschland war. Das Umsteigen und Durchqueren der Stadt wurde allgemein als großer Mißstand empfunden. Durch den Zentralbahnhof verschwinden diese Nachteile; er ermöglicht es dem Reisenden ohne umzusteigen ins Innere der Stadt zu gelangen.

Der Bahnhof liegt an einer Hauptstraße, der Rue Ravenstein, welche mit der Steigung von 5% von dem Straßenplatz der Rue Marché-aux-Herbes vis-à-vis dem Ausgang der Galerien St. Hubert nach der Straßenkreuzung hinaufsteigt, die von dem Zusammentreffen der Rue Marché-au-Bois und der Rue des Paroissiens[1] gebildet wird. Diese Arterie teilt sich hier in zwei Zweige; der linke Zweig führt zu der bisherigen Impasse du Parc und somit in die Rue de la Loi, während der rechte Zweig in großem Bogen die Rue Montagne de la Cour in Höhe der Rue du Musée und die Place Royale erreicht. Sie mißt an den engsten Stellen noch 20 m und bietet außerdem an den breiteren Punkten zwei Halteplätze für Wagen: der eine befindet sich gegenüber dem Marché-aux-Herbes, ist von dreieckiger Form mit einer Basis von 200 m und einer Breite von 75 m, also einer Fläche von 0,75 ha; er kann mit der Place Rogier vor dem Nordbahnhof verglichen werden. Der andere Platz ist fast parallel mit der Rue de Loxum und von geringerer Abmessung. Zwei Straßendurchbrüche von 20 m und 30 m Breite verbinden diese Halteplätze einerseits mit der Vereinigungsstelle der Rue Ste. Gudule und der Rue d'Arenberg, andererseits mit der Rue de la Madeleine in der Achse der Rue Duquesnoy. Dieser Durchbruch sichert dem ganzen südlichen Teil der Stadt Brüssel einen leichten und raschen Zugang zum Bahnhof durch die Rue Duquesnoy. Von der Rue Ravenstein führt eine verbreiterte Straße nach der Statue de Belliard sowie in Höhe der „Rue de la Chancellerie"

[1] Vgl. Plan 2 u. 3.

eine 18 m breite neue Straße, die Rue Leurs — nach dem städtischen Beigeordneten für das Bauwesen so genannt — auf die Mitte der Museumsfassade.

Der Zentralbahnhof liegt nicht nur im Herzen der Hauptstadt, sondern auch im Schnittpunkt zweier breiter Arterien, welche von der unteren Stadt gegen die Höhe des Plateaus emporsteigen und ein großes „X" bilden, das sie auf der Seite des östlichen Hügels entwickeln. Die eine dieser Adern geht von der Rue Fossé-aux-Loups aus und berührt den neuen Bahnhof, um gegen die obere Rue Montagne de la Cour zu gelangen; die andere, welche von dem Platz, der durch die Rue Marché-aux-Herbes und den Galerien gebildet wird, ausgeht, erklimmt dem Bahnhof entlang den Hügel, um sich durch die Rue des Colonies mit der durchbrochenen „Impasse du Parc" und mit der „Rue de la Loi" zu verbinden. So ist gewissermaßen der Zentralbahnhof der Knotenpunkt des Verkehrs zwischen der oberen und unteren Stadt[1].

Außer diesen Durchbrüchen sind verschiedene alte Straßen, die durch ihre Lage in enger Beziehung zu ersteren stehen, verbreitert worden, um sie mit den neuen Verkehrsströmen in der Umgebung des Bahnhofes als Mittelpunkt in Einklang zu bringen. Unter anderen ist eine Verbreiterung der verkehrsreichen Geschäftsstraße Rue de la Madeleine auf 12,0 m vorgesehen und zwar auf der linken Seite, wenn man gegen die Place Royale sieht. Der Rue de la Chancellerie wurde eine durchschnittliche Breite von 18,0 m gegeben, ferner die Rue des Paroissiens auf 12,0 und die Rue du Parchemin auf 10,0 m verbreitert. Außerdem wurden die Fluchtlinien verschiedener Straßen gerade durchgeführt und parallel gemacht, so die „Rue des Longs-Chariots" und die „Rue de la Montagne".

Folgende Straßen sind gänzlich eingegangen: Rue d'Isabelle, Rue Terrarken, Rue des Douze-Apôtres, Rue des Finances, Rue Montagne des Aveugles, Rue de la Putterie, Rue Nuit-et-Jour, Petite Rue des Longs-Chariots, Rue des Armuriers,

[1] Vgl. Plan 2 u. 3, sowie Plan 1.

Petite Rue de la Madeleine, Rue du Singe; teilweise wurden aufgehoben: Rue des Longs-Chariots, Rue de la Bergère usw., ferner wurden folgende Sackgassen beseitigt: Impasse Enfer, Impasse Mandelier, Impasse Groenendal, Impasse de la Pervenche.

Wenn nun auch dem Verkehr durch Schaffung neuer breiter und bequemer Straßen freie Bahn gemacht wurde, so drängen sich dem Beobachter, der diese verkehrstechnischen Erleichterungen und Verbesserungen mit dem Stadtgrundriß von Brüssel in Zusammenhang bringt, doch verschiedene Bedenken auf, die gewisse Schwächen der Umgestaltungen in fraglicher Hinsicht enthalten dürften.

Der Bahnhofsvorplatz, der nur eine geringe Breite besitzt, liegt gerade im durchgehenden Straßenverkehr; er hat die Verkehrsströme des ganzen südlichen Stadtteils aufzunehmen, die ihm durch die „Rue Duquesnoy" zugeleitet werden, um sie nach den nordöstlichen Teilen der Stadt fortzubewegen. Die vor jedem Bahnhof zu schaffenden Wagenhalteplätze, welche für das reisende Publikum unumgänglich notwendig sind, sind sehr beschränkt und erschwert. Solche Halteplätze werden bei Stadtregulierungen und Erweiterungen nur zu oft vernachlässigt und bilden später ein großes Sorgenkind der Stadtverwaltung, die durch den beschränkten Straßenplatz nur äußerst selten in der Lage ist, diesem Mißstand in zufriedenstellender Weise abzuhelfen. Die Pariser Verhältnisse sind ein drastisches Beispiel. Tatsächlich ist zum Teil in Brüssel, doch ganz ausgeprägt in Paris, aus diesem Fehler eines der größten Verkehrshindernisse entstanden, indem in den verkehrsreichen Straßen die Mietwagen aller Art (Fiaker, Autos usw.) in langsamem Schritte oft paarweise sich fortbewegen, um sich auf diese Art die Kunden zu suchen. In Paris sind gegen das Kundensuchen (maraude) verschiedene Erlasse ergangen, die aber seinerzeit den Streik der Lohnkutscher zur Folge hatten, da die letzteren aus Mangel an geeigneten Halteplätzen zur »maraude« gezwungen waren.

Ein weiterer Mißstand ist der, daß verschiedene Punkte

des Brüsseler Straßennetzes, die schon vor den Umgestaltungen durch den Verkehr voll beansprucht waren, nun noch die Ströme von Reisenden von dem Bahnhof und von den ihn berührenden Zufahrtsstraßen erhalten. Nach der „Place Royale", deren Verkehr durch die Konzentration einen immer unhaltbareren Umfang annimmt, wird der Bahnhof tausende von Menschen ausgießen, andererseits werden die Einwohner von Ixelles, die ehemals durch die äußeren Boulevards gegen den Süd- und Nordbahnhof geleitet wurden, jetzt durch die Rue de Namur gegen die Place Royale geführt. Die Portique, welche viel zur dekorativen Wirkung der Place Royale beiträgt und deren Zerstörung deshalb sehr zu beklagen wäre, wird mehr denn je ein ernstes Hindernis für die sichere Abwicklung des Verkehrs bilden, in gleichem Maße wie in Paris die Schalter des Louvre die Verkehrswogen von Norden nach Süden einengen. Es wird in kurzem unvermeidlich sein, die Place Royale zu entlasten, indem man durch neue Straßendurchbrüche die Porte de Namur mit der Rue de la Régence und dem „Grand Sablon" verbindet und auf diese Art die Rue de Namur von der Verkehrsüberlastung befreit.

Ein anderer bedrohter Punkt ist der „Carrefour" (Straßenkreuzung), der durch die Rue de la Montagne, Rue Ste. Gudule und die Rue d'Arenberg gebildet wird; diese Straßen hatten schon vor den Umgestaltungen einen derartig intensiven Verkehr aufzuweisen, daß es sowohl für Personen wie auch für Wagen von jeher schwierig war, hier ohne Gefahr und ohne eine Stockung des Verkehrs zu verursachen, zu passieren. Auch war es immer eine Notwendigkeit, an dieser Straßenkreuzung einen Sicherheitsagenten aufzustellen, der mit seinem ordnungsgebietenden weißen Stab den Verkehr zu regeln hatte. Nun, gegen diese Straßenvereinigung richtet sich eine neue Hauptverkehrsader, nämlich der verlängerte Bahnhofsvorplatz, der allein mehr als 50 000 Reisende täglich aufzunehmen hat, von denen ein großer Teil sich nach diesen Straßen wenden wird; außerdem wird die Verlängerung der Rue Duquesnoy gegen den Bahnhofsvorplatz einen Teil der Vehikel leiten, welche sich

gegenwärtig gegen das Quartier de la Monnaie richten. Der 20 m breite Durchschlag fällt auf diesen Carrefour wie gegen eine Mauer, so daß hier immerwährende Stauungen mit ihren mißlichen Folgeerscheinungen unvermeidlich sein werden; dem Verkehr ist hier der Weg abgeschnitten, er hat keine freie Bahn vor sich. Besonders wird sich dieser Mißstand zu gewissen Stunden des Tages bemerkbar machen, an denen der Verkehr der Rue d'Arenberg und der Rue de Loxum seine größte Intensität erreicht, welche gewöhnlich morgens durch die Wagen der Gemüselieferanten und mittags um 4 Uhr zu beobachten ist.

Unter ähnlichen Umständen befinden sich die verkehrsreichen Arterien Rue du Marché-aux-Herbes und Rue du Marché-au-Poulet, die bedroht sind, durch den Verkehr des Bahnhofs und der Oberstadt überflutet zu werden. Hierzu kommt noch, daß die Straßenbahn der Rue Ravenstein gegen die Börse noch dazu beitragen wird, die Verstopfung zu vergrößern, anstatt sie zu mildern. Es wird deshalb in absehbarer Zeit die Notwendigkeit eintreten, entweder die Verkehrswoge dieser Straßen und der Galerien St. Hubert vermittelst neuer Straßendurchschläge durch den Häuserblock des „Quartier des Bouchers" zu zerteilen oder die bereits überlastete „Rue du Marché-aux-Herbes" und „Rue du Marché-aux-Poulet" durch Erbreiterungen dem künstlich gesteigerten Verkehr anzupassen. Auch hier tritt die schon des öfteren gemachte Beobachtung auf, daß moderne Verkehrsmittel, die anfänglich zwecks Entlastung des Verkehrs einer Straße in dieselbe eingeführt werden, im Gegenteil noch mehr Verkehr hervorrufen. Seit Eröffnung der Untergrundbahn (Metropolitain) von Paris unter der Rue de Rivoli, deren Geschäftsleute damals Protest aus Furcht vor der Ableitung des Straßenverkehrs einlegten, ist die Rue de Rivoli mehr denn je von der Verkehrswoge überschwemmt.

Obige Ausführungen lassen offensichtlich den großen Nachteil des Fehlens eines Generalregulierungsplanes zutage treten, ohne den Umgestaltungen von solch einschneidender Bedeutung nicht rationell ausgeführt werden können, Umgestaltungen,

die auch die zukünftigen Bedürfnisse des Verkehrs befriedigen. Der ehemalige Stadtingenieur van Mierlo war der einzige, der sich damit befaßte, im Jahre 1885 einen Generalregulierungsplan des Brüsseler Straßensystems aufzustellen und auf dessen hohe Wichtigkeit dringend hinzuweisen; allein man vernachlässigte bei der Plangestaltung nur zu sehr die Arbeiten dieses bedeutenden Ingenieurs[1].

Van Mierlo, der in seinem Projekt dahin strebte, den Verkehr zu dezentralisieren, trassierte die neuen Verbindungswege der Oberstadt mit der Unterstadt, indem er die Hauptader nicht von der Place Royale ausgehen ließ, sondern als Ausgangspunkt das Zusammentreffen der Rue Royale mit der Rue de la Régence, nämlich an der Rue Watteau nahm; er führte seine Straße von hier durch die „Place du Grand Sablon" nach der Rue d'Arenberg. Die andere Arterie nahm ihren Ursprung an der Place des Palais, stieg bis zur Rue Cantersteen, um durch die Rue St. Jean und die Rue Lombard den Boulevard Hainaut zu erreichen.

Bei den eben angeführten Regulierungen fehlte es an der systematischen Untersuchung des städtischen Verkehrs. Anstatt die Ursachen bestimmter Verkehrsströmungen zu erforschen, stützte man sich nur auf ein dunkles Gefühl von Schätzung und Mutmaßung. Man gab dem augenblicklichen Bedürfnis nach, indem man neue Straßen durchbrach, ohne sich weiter über die zukünftigen Anforderungen des Verkehrs zu bekümmern, ohne solche neuen Wege mit den vorhandenen Verkehrsströmen in Verbindung zu bringen. Wie viele große Arbeiten könnten vermieden werden, wenn man sich die Mühe nehmen würde, sich mit dem Wesen des Verkehrs wissenschaftlich zu befassen. Durch kleinere Verbesserungen und Handhabung einer strengeren Verkehrsordnung sind schon große Erleichterungen auf diesem Gebiete geschaffen worden. Ein eklatantes Beispiel in dieser Hinsicht bietet Paris.

---

[1] Charles van Mierlo: Projet d'ensemble pour l'amélioration de la voirie et la transformation de divers quartiers. Bruxelles 1885.

Ein vorzügliches Mittel zur Erkenntnis des städtischen Straßenverkehrs sind scharf durchgeführte Verkehrszählungen, wie sie schon Baumeister in seinem Buch: „Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung", Berlin 1876, S. 32 ff. vorgeschlagen hat. Der große Nutzen und die hohe Wichtigkeit solcher Zählungen für die Regulierung des historisch gewordenen Straßennetzes wird auch heute noch zu wenig geschätzt. Eine solche Zählung, die für die Kenntnis des Wohlstandes einer Stadt von Bedeutung ist, müßte darauf hinwirken, in den verkehrsreichen Straßen alle Fußgänger und Wagen nach den Richtungen zu bestimmten Stunden des Tages aufzunehmen. Es wäre außerdem die Zahl der Angestellten der verschiedenen Anstalten, Fabriken usw. festzustellen, um so das Gesetz der Verkehrsströme ableiten zu können; die hierzu erforderlichen Mittel sind im Besitze jeder Stadtverwaltung. Durch eine solche Zählung wäre es möglich, das System der vorhandenen Ströme graphisch durch die jeweilige Intensität darzustellen. Man wäre also in der Lage, Straßenregulierungen nicht nach dem unsicheren Gefühl, sondern nach einer auf wissenschaftlicher Grundlage beruhenden Methode vorzunehmen zum Vorteil der ganzen Gemeinde. Brüssel besitzt solche Verkehrszählungen noch nicht, während man in Paris der Not gehorchend solche Zählungen vorzunehmen beginnt, meist an den belebtesten Punkten, wo sich wichtige Straßen kreuzen, den Straßenplätzen (Carrefour) [1].

Die wirtschaftlichen Bedürfnisse, welche sich in den Bewegungen der Bevölkerung ausdrücken, lassen sich nur in gewissen Grenzen zurückhalten. Wenn man ihnen aber einen zu breiten Weg öffnet, so werden sie ihn nicht ausfüllen. Die Breite des Boulevard de la Senne in Brüssel entspricht in keiner Weise der Bedeutung dieser Straße, weshalb sie fast leblos ist, während der große Verkehr des Boulevard du Nord, der von ihm an der Place Brouckère abzweigt und die direkte Ver-

[1] In Deutschland wurden laut amtlicher Anfrage bei den Städten über 100 000 Einwohner Zählungen des Straßenverkehrs in folgenden vorgenommen:

bindung der Zentralboulevards mit dem Nordbahnhof darstellt, durch das Vorhandensein des Bahnhofs genügend erklärt ist.

Als Tatsache wird festgestellt, daß die mittlere Geschwindigkeit der Verkehrsmittel in den Straßen progressiv zunimmt. Diese Steigerung der Geschwindigkeiten verwirklicht sich durch das immer größer werdende Verhältnis der schnellen Fahrzeuge, z. B. durch die Ersetzung der Platzwagen (Fiaker) durch die Autotaxameter[1]. Diese Steigerung der Geschwindigkeit zu bekämpfen, wäre verfehlt, da sie nur die Folgeerscheinung des allgemeinen Fortschritts ist; auch wäre es vergebliche Mühe, denn man hemmt den Fortschritt nicht.

Die Verkehrsfehler und die Unglücksfälle entstehen zum größten Teil aus dem Grunde, weil die Aufmerksamkeit des Publikums, so Fußgänger wie Führer, nicht auf der Höhe der wachsenden Geschwindigkeit ist. Es ist also die Frage der sicheren Abwicklung des Straßenverkehrs in erster Linie eine

Für Personenverkehr:	Für Wagenverkehr:
Aachen	—
Berlin	Berlin
—	Charlottenburg
Chemnitz	Chemnitz
Dortmund	—
Düsseldorf	Düsseldorf
—	Dresden
Köln	—
Leipzig	Leipzig
—	Magdeburg
—	München
Nürnberg	Nürnberg
—	Stuttgart

[1] Die Geschwindigkeit der Platzwagen (Fiaker) überschreitet in Brüssel nicht 8 km pro Stunde; die Geschwindigkeit der Autotaxameter ist ca. viermal größer. Genehmigte Maximalgeschwindigkeiten für die Tramways und die Vorortbahnen nach Gesetz vom 5. März 1910:

Tramways { 12 km pro Stunde in den Stadtgebieten,
30 „ „ „ „ „ äußeren Gebieten.

Automobile { 15 km pro Stunde in den Stadtgebieten,
40 „ „ „ auf flachem Lande.

Frage von erzieherischer Ordnung. Wir stellen fest, daß wir besser an die großen Geschwindigkeiten gewohnt sind als unsere Großväter; unsere Enkel werden besser daran gewohnt sein als wir. Der Pariser bewegt sich in den Straßen sicherer als der Brüsseler, der Londoner sicherer als der Pariser. Es ist für einen Kleinstädter nicht leicht, sich sicher und ohne Gefahr in einer Millionenstadt zu bewegen, zumal ihn die schnelleren und zielbewußteren Bewegungen von Personen und Wagen verwirren.

Neben erzieherischen Maßregeln wie Verkehrsvorschriften, um den Verkehr der übervollen Straßen leicht zu bewältigen, und um Straßenregulierungen womöglich zu entgehen, ist es von ebenso großer Wichtigkeit, solche Straßen auch in jeder Beziehung durch ihre Ausstattung für den Verkehr geeignet zu machen. Ein besonderer Wert ist auf die Straßenkreuzung zu legen; sie sind die wirklichen Gefahrpunkte. Hier spielt die Sichtbarkeit keine geringe Rolle. So sind die Bäume an den Straßenkreuzungen zu entfernen; besonders sind die Terrassenwindschirme, welche in Brüssel sehr häufig vor den Restaurants der belebten Straßen anzutreffen sind und welche wie mit Vorsatz die Sichtbarkeit vermindern, energisch zu verbieten, ebenso die übergroßen Verkaufsschilde der Ladenbesitzer, die zudem oft von fragwürdigem Geschmack sind.

Wenn man den Vorzügen der Umgestaltungen in verkehrstechnischer Hinsicht seine Anerkennung nicht ganz versagen kann, so muß doch hinzugefügt werden, daß durch innigeres Studium des Brüsseler Verkehrssystems und vor allem durch Aufstellung eines Generalregulierungsplans doch eine bessere Lösung gefunden worden wäre. Durch Anpassung der Straßen an den Verkehrsstrom durch Vermeidung aller Umstände, die im einzelnen betrachtet von geringem Einflusse zu sein scheinen, welche aber zusammengenommen wesentlich gegen die Verkehrssicherheit wirken, wäre es vielleicht gelungen, manche alte Geschäftsstraße vor der Zerstörung zu bewahren.

Zweites Kapitel.

Sanierung minderwertiger und ungesunder Stadtgebiete.

Neben den Forderungen des Verkehrs, die soeben eingehend geschildert wurden, waren es solche der Hygiene, die besonders maßgebend waren bei der jüngsten Niederlegung ganzer Häuserblöcke, welche durch ihren unhaltbaren sanitären Zustand die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich lenkten. Das Wort Hygiene war der Brüsseler Bevölkerung ehedem ein noch unbekannter Begriff. Erst durch die schrecklichen Folgen einzelner periodisch auftretenden Massenkrankheiten, welche von der leidenden Menschheit einen ungeheuren Tribut forderten, wurde man dazu gedrängt, der Ursache und im besonderen der Verhütung und Beschränkung solcher rasch um sich greifenden Krankheiten nachzugehen. Es sei hier nur die große Choleraepidemie erwähnt, die im Jahre 1866 unter der Einwohnerschaft Brüssels gewaltige Verheerungen anrichtete, besonders aber im Herzen der Stadt wütete, welches durch seinen damaligen Zustand den günstigsten Nährboden dieser epidemischen Krankheit bildete. Solche Zerstörungen wirkten andernteils wieder heilsam, indem sie endlich die Menschen aus ihrem starren Aberglauben und ihrer verderblichen Resignation gewaltsam aufrüttelten. Die unmittelbare Folge der Choleraepidemie vom Jahre 1866 waren die großen Sanierungsarbeiten, welche unter der Amtsführung des tatkräftigen Bürgermeisters Anspach ausgeführt wurden. Im Jahre 1867 wurde mit der Kanalisation Brüssels begonnen; man überwölbte den das Stadtinnere unregelmäßig durchziehenden Senne fluß, der mit seinen übelriechenden Seitenkanälen in einem Zustand war, welcher den Gesundheitsinteressen offensichtlich zuwiderlief. Durch diese Senne überwölbung, welche im Jahre 1875 unter reger Beteiligung seitens Leopolds II. zum glücklichen Abschluß gelangte, kam gleichzeitig ein grandioser Straßenzug zustande, der heute die Zentralboulevards darstellt, das Markzeichen des Brüsseler Großstadtlebens ähnlich den Zentralboulevards von

Paris. Anspach führte seine großen Verbesserungen wohl unter dem Einflusse des Seine-Präfekten des zweiten Kaiserreiches aus, welcher sich in seinen epochemachenden Eingriffen in das bestehende engmaschige Pariser Straßennetz neben strategischen Gründen nicht zuletzt durch hygienische Forderungen leiten ließ, nämlich Schaffung breiter und geräumiger Straßen, in denen Licht und Luft in genügendem Maße eindringen konnte.

Vor dem Jahre 1867 war der allgemeine Gesundheitszustand in Brüssel wie überhaupt in den meisten großen Menschenansammlungen ein wenig befriedigender, da gesundheitspolizeiliche Vorschriften gar nicht oder nur in beschränktem Maße vorhanden waren. Es war jedem Einwohner anheim gestellt, hygienische Forderungen nach seinem Gutdünken auf seine Behausung anzuwenden. Daß auf diese Art willkürliche Zustände entstanden, welche jeder sanitären Vorschrift Hohn sprachen, läßt sich denken. Einrichtungen für die Wasserversorgung, die Entwässerung und Reinerhaltung der Stadt kannte man nur wenig; die meisten Häuser waren noch mit Pumpbrunnen versehen; die häuslichen Abfallstoffe wurden kurzerhand auf die Straße geworfen. Wegen der stetigen Seuchengefahr wurden nach 1867 von der Regierung und von der Stadtverwaltung verschiedene Gesetze und Vorschriften erlassen, in denen die Mindestforderung an die Hygiene jedem Bürger zur Pflicht gemacht wurde. Trotz solcher vorbeugenden Maßnahmen gab es noch kurz vor der gegenwärtigen Sanierung ganze Häuserblöcke, die zwar im Laufe der Jahre ihren Gesundheitsgrad bedeutend verbesserten, die aber doch eine hohe Sterblichkeitsziffer vor noch 20 Jahren, dem Zeitpunkt ihrer Niederlegung, aufwiesen, wie das nachstehende Tabelle zeigt (vgl. Tabelle S. 29).

Einer der ersten Vorkämpfer der öffentlichen Gesundheitspflege in Brüssel war der Gelehrte Dr. Janssens[1], der die schwierige Aufgabe unternahm, in jedem Quartier der Stadt vom Jahre 1867 an die Sterblichkeitsziffer festzustellen, um so auf eine scharfe Untersuchung gestützt, die progressive Ver-

[1] Ville de Bruxelles: Statistique médicale, Salubrité publique par Dr. E. Janssens.

besserung der sanitären Bedingungen aller Klassen der Bevölkerung vor Augen zu haben. Er ging sogar so weit, seine Nachforschungen betreffend die allgemeine und spezielle oder epidemische Sterblichkeitszahl auf jede einzelne Straße und Sackgasse der Stadt zu übertragen. So vollzieht sich die Feststellung bequemer, indem man die statistische Geschichte einer jeden Straße studiert, welche die hygienische Einheit einer Stadt bildet.

Folgende Tabelle enthält die Sterblichkeitsziffer der Straßen und Sackgassen, die sich in dem heutigen Umgestaltungsgebiet befinden und zwar sowohl für das Jahr 1890 wie auch für das Jahr 1867, um gleichzeitig die Wirkung der behördlichen Maßnahmen in einzelnen Straßen beurteilen zu können. Außerdem sind einige Straßen angeführt, welche sich in nächster Nähe der niedergelegten Quartiers lagern, so daß auch deren hygienischer Zustand zur Vergleichung das Bild vervollständigen hilft:

Klassennummer	Name der Straße (oder Sackgasse)	Zahl der Bewohner im Jahre 1890	Sterblichkeitsziffer auf 1000 Einwohner im Jahre 1867	1890
1	Rue Montagne de la Cour	446	22,7	12,5
3	„ du Musée	78	16,5	24,1
1	„ Cantersteen	243	14,7	14,3
1	„ de la Chancellerie . .	141	12,2	11,3
8	„ du Coude	37	11,6	7,9
4	„ du Gentilhomme. . .	147	18,5	13,6
2	„ du Marché-au-Bois .	274	17,7	13,5
1	„ du Parchemin	98	17,5	15,0
3	„ du Marquis.	105	29,9	16,8
4	„ des Douze-Apôtres . .	202	19,8	16,6
6	„ des Finances	211	35,9	22,6
2	„ de la Putterie	636	18,9	19,0
7	„ de la Bergère	152	29,1	29,8
6	„ d'Isabelle	446	27,2	20,6
3	„ des Longs-Chariots .	148	40,5	23,8
3	Petite rue des Longs-Char.	130	29,7	19,5
4	Rue des Sols	272	27,8	23,1
4	„ Terrarken	66	62,8	25,0
6	„ Villa-Hermosa	207	22,8	18,8
6	„ Ravenstein	106	43,1	37,7
6	„ Montagne des Aveugles	282	24,3	26,7
1	„ „ du Parc . .	69	31,1	26,4
1—6	Passage de la Bibliothèque	28	5,1	31,5

Klassen-nummer	Name der Straße (oder Sackgasse)	Zahl der Bewohner im Jahre 1890	Sterblichkeitsziffer auf 1000 Einwohner im Jahre 1867	1890
7	Petite rue de la Madeleine	200	25,0	23,8
8	Rue des Armuriers. . . .	546	42,1	33,1
7	„ du Singe	115	42,2	35,8
4	„ des Trois-Têtes . . .	309	28,8	26,1
10	Petite rue des Trois-Têtes	15	104,7	47,1
10	Impasse Groenendal . . .	36	23,8	21,2
5	„ Doyens	12	59,5	39,2
10	„ Enfer	32	67,0	34,9
9	„ de la Pervenche .	80	57,2	**56,0**
10	„ de la Chaine. . .	3	238,1	47,1
10	„ du Devoir	34	79,8	**60,6**
10	„ St. Roch	95	58,6	39,6
	An das Umgestaltungsgebiet angrenzende und benachbarte Straßen:			
1	Rue d'Arenberg	210	6,1	9,2
1	„ d'Assaut.	178	13,6	16,5
1	„ de la Collégiale . . .	60	26,2	15,6
2	„ de l'Empereur	362	23,7	18,4
2	„ de Lorum	169	13,5	11,8
1	„ de la Madeleine . . .	704	11,6	9,5
1	„ du Marché-aux-Herbes	576	16,9	11,7
1	„ de la Montagne . . .	446	22,7	12,5
1	„ des Paroissiens . . .	206	20,8	15,4
1	„ du Treurenberg . . .	207	21,3	10,8
1	„ Royale	882	15,4	11,5

Jährliche Sterblichkeit der Stadt Brüssel

im Jahre 1910 . . . 14,9 pro 1000 Einwohner,
„ „ 1900 . . . 16,4 „ 1000 „
„ „ 1890 . . . 20,6 „ 1000 „
„ „ 1867 . . . 29,8 „ 1000 „

Bemerkung zu obenstehender Tabelle: Jeder öffentliche Weg trägt eine Klassennummer von 1—10 hinsichtlich der Baueigenschaft der Gebäude, hinsichtlich der Bedeutung der Straße und des Wohlstandes der betreffenden Bewohner. Der bauliche Zustand eines Gebäudes sowie der Wohlstand seiner Bewohner ergab sich aus den Aufzeichnungen der Wohnungsinspektion (casier sanitaire), welche in Brüssel regelmäßig ausgeübt wurde, während die Bedeutung einer Straße nach der Verkehrsdichte und der Lage zum Straßennetz bestimmt wurde.

Die Vergleichung der nebeneinander stehenden Sterblichkeitsziffern der einzelnen Straßen vom Jahre 1867 und 1890

zeigt offenbar, daß in den meisten Straßen eine bedeutende Verbesserung in hygienischer Hinsicht eingetreten ist, was auch aus der allgemeinen Sterblichkeit der beiden Jahre, welche 29,8 im Jahre 1867 bzw. 20,6 im Jahre 1890 betrug, deutlich zum Ausdruck kommt. Allerdings stellen wir die Tatsache fest, daß es trotz aller Vorschriften Straßen gab, deren gesundheitlicher Zustand immer schlechter wurde und welche kurz vor ihrer Niederlegung eine schreckenerregende hohe Sterblichkeitsziffer aufwiesen. So beobachten wir in der „Passage de la Bibliothèque" die hohe Sterblichkeit von 31,5 auf 1000 Personen im Jahre 1890, welcher nur 5,1 im Jahre 1867 gegenübersteht. Einen ähnlichen Vorgang, wenn auch nicht so drastisch, stellen wir in der „Rue du Musée," ferner in der „Rue de la Putterie", Rue Montagne des Aveugles und „Rue de la Bergère" fest. Dagegen weisen die den niedergelegten Stadtteil begrenzenden Straßen wie die „Rue d'Arenberg", „Rue de la Madeleine", Rue Royale" usw. eine Sterblichkeit auf, welche weit hinter derjenigen der sanierten Straßen zurückbleibt, so daß man mit Recht behaupten kann, daß nicht zum mindesten die Hygiene in hohem Maße die Stadtverwaltung bei der jüngsten Umgestaltung leitete. Trotz der kurzen Beobachtungszeit kann das glückliche Ergebnis festgestellt werden, daß die Sterblichkeit der sanierten Straßen weit geringer ist, als diejenige, welche den im alten Zustand gebliebenen Straßen zur Zeit anhaftet.

Obwohl einige Straßen wie die „Petite Rue des Trois-Têtes", die alte „Rue Ravenstein" unter anderen mit ziemlich hohen Ziffern behaftet sind, so sind es offensichtlich die Sackgassen, die durch ihre große Sterblichkeit die durchschnittliche Zahl in der Stadt Brüssel gewaltig in die Höhe drückten. Die Stadtverwaltung war durch den klaren Tatbestand außer Zweifel, daß es vor allem notwendig war, alle die faulenden Gäßchen und im besonderen die schmutzigen Sackgassen allmählich zu beseitigen. Daß sie bereits diesen Weg erfolgreich eingeschlagen hat, beweist die Verminderung der Sterblichkeit, welche das Ergebnis für die ausgegebenen Summen darstellt.

Nach den amtlichen Aufzeichnungen besaß die Stadt Brüssel im Jahre 1867 allein 437 Sackgassen (Impasses), die nach der gegenwärtigen Umgestaltung auf 181 gesunken sind, immer noch eine hohe Zahl, wenn man bedenkt, daß sich darunter noch viele befinden, deren hygienischer Zustand nichts weniger als befriedigend genannt werden kann. Diese zahlreichen Sackgassen entstanden dadurch, daß ehemals im Stadtkern Häuser vorhanden waren, welche von einem mehr oder weniger großen Garten umgeben waren; allein durch das rasche Wachstum der Bevölkerung wurden diese grünen Inseln inmitten des Häusermeeres zu wertvoll, um nur als Erquickung zu dienen. Der Eigentümer bebaute diese Stellen, ließ aber, um den privaten Charakter des Eigentums zu wahren, nur einen Zugang zu diesem Häuserblock, während der noch große innere Platz infolge der immer steigenden Bodenpreise nach und nach durch Hinterhäuser ausgefüllt wurde.

Die Ursache, daß einzelne „Quartiers" der Altstadt eine solch hohe Sterblichkeit zeigten, dürfte in erster Linie in dem unhygienischen Zustand der Wohnungen zu suchen sein, der selbst wieder eine Folge der Wohnungsüberfüllung war. Man hat schon oft auf die Folgen der Überfüllungen und der unhaltbaren Wohnungsbedingungen hingewiesen, so daß es nicht notwendig ist, aufs Einzelne einzugehen. Die meisten Epidemien finden ihren Ursprung und entwickeln sich in den übervölkerten und ungesunden Häusern. Hier fordern die mörderischen Krankheiten, wie die Tuberkulose und der Typhus unbarmherzig ihre Opfer. Tuberkulose und Wohnungsnot sind heute untrennbare Begriffe geworden, worüber sich die Sozialpolitiker aller Länder einig sind. Mehr denn je wurde die Richtigkeit der Behauptung, daß das ganze Wohnungselend mit den üblichen Erscheinungen zum großen Teil dem hohen Bodenpreis zuzuschreiben ist, in den letzten Jahren an der Hand von Zahlen und Tabellen nachgewiesen. Daß es gerade die übervölkerten Stadtteile sind, wo die Sterblichkeit ihren höchsten Grad erreicht, ist unbestreitbar; diese Wahrheit kann man auch bei der jüngsten Brüsseler Sanierung ohne weiteres feststellen.

Die mittlere Bevölkerungsdichte der eigentlichen Stadt Brüssel ist 183 Einwohner pro ha, während diejenige der die Stadt einengenden Kommunen 53 Einwohner pro ha beträgt. Allein die Bevölkerungsdichte der einzelnen „Quartiers" weist wesentliche Abweichungen von der mittleren Dichte auf. In den umgestalteten Quartiers der „Rue Montagne de la Cour, Montagne des Aveugles, Isabelle, de la Putterie, Ste. Gudule", betrug die durchschnittliche Dichte 560 pro ha territorial und 880 pro ha bebautes Gebiet. Wenn nun diese Zahlen dem ersten Anschein nach gegenüber andern großen europäischen Agglomerationen nicht gerade sehr hoch zu sein scheinen, so muß von vorn herein gesagt werden, daß das Mietskasernenwesen in Brüssel bis dahin noch unbekannt war, daß diese Zahlen bei dem Vorhandensein von ein- bis zweistöckigen Häusern schon eine starke Überfüllung der Wohnungen anzeigen. Die größte Dichteziffer von Paris ist 1100 pro ha und zwar in dem Quartier St. Gervais; sie wird noch erheblich übertroffen von den Maximalziffern für Berlin, welche für einzelne — allerdings kleine — Bezirke bis zu 1700 steigen. Breslau besitzt ein Maximum von 1000, München 575 und Frankfurt 760[1].

Tatsächlich herrschten in den einzelnen „Quartiers", so in dem „Quartier de la Putterie, Quartier d'Isabelle, Quartier Montagne des Aveugles", wo sich hauptsächlich die wirtschaftlich schwache Bevölkerung ansiedelte, grauenerregende Zustände. Die Statistik der Stadt Brüssel[2] gibt nach amtlicher Untersuchung kund, daß in einzelnen Haushaltungen 10—16 Personen in einem Zimmer wohnten; ganz besonders waren es folgende Straßen, welche in dieser Hinsicht hervortraten:
Rue de la Bergère mit 3 Häusern, in denen in 1 Zimmer 16, 15 und 14 Personen hausten. In der Rue des Longs-Chariots wurden im Maximum 10 Personen für 1 Zimmer festgestellt.

[1] Vgl. Dr. H. Schmidt: Citybildung und Bevölkerungsverteilung in Großstädten, S. 36 und 64.

[2] Recensement de la ville de Bruxelles 1890 und 1900.

Rue de la Putterie . . .	9	Personen	auf	1	Zimmer
„ d'Isabelle.	13	„	„	1	„
„ des Armuriers . . .	9	„	„	1	„
Impasse Groenendal . . .	10	„	„	1	„
„ des Mandeliers .	14	„	„	1	„
Rue Montagne de la Cour	2	„	„	1	„
„ du Marché-au-Bois .	1	„	„	1	„

Benachbarte noch bestehende Straßen:

Rue d'Arenberg	2	Personen	auf	1	Zimmer
„ de Loxum	2	„	„	1	„
„ de la Madeleine . .	3	„	„	1	„
„ Treurenberg	1	„	„	1	„

Die niedrigen Zahlen der „Rue Montagne de la Cour, Rue d'Arenberg, Rue Treurenberg" usw. rühren davon her, daß diese Straßen lebhafte Geschäftsstraßen sind, deren Häuser bei der geringen Stockwerkszahl fast ganz von Läden und Büroräumlichkeiten eingenommen sind und infolgedessen nur eine beschränkte Wohngelegenheit bieten. Dem gegenüber stehen obige Zahlen von 16 und 15 Personen pro Zimmer, was bereits eine starke Überschreitung des Sättigungsgrades solcher Wohnhäuser bedeutet. Die Folgen einer derartigen Überfüllung der Wohnungen in moralischer und physischer Beziehung sind nur zu bekannt. In dem „Quartier Montagne des Aveugles", das durch die „Rue d'Isabelle, Rue des Douze-Apôtres" und „Rue des Sols" begrenzt wird, gab es überhaupt keine Wohnung, die nicht überfüllt war, wenn man ein Zimmer, welches von mehr als zwei Personen bewohnt ist, als überfüllt bezeichnet. Hier in dem „Quartier Montagne des Aveugles", das zweifellos wegen seiner Bewohner seinen Namen trug, ließ sich von jeher ein wundersames Volk nieder. In diesem Wirrwarr von kleinen Gäßchen sammelten sich die Blinden an, die Bettler, die Verkrüppelten jeder Art, ohne die nächtlichen Straßendiebe zu zählen, die in ihrer Gesamtheit eine wahre „Cour des Miracles" bildeten. Und ganz daneben erhoben sich als Kontrast die Universität sowie mehrere Gebäude großer Herren, so das Hotel Ravenstein unter anderen. Daß diese zusammen-

gewürfelte Bevölkerung die einfachsten Regeln der Gesundheitspflege vernachlässigte, läßt sich denken. In ähnlichem Zustande befanden sich die „Quartiers des Trois-Têtes, St. Roch, de la Putterie", worunter das „Quartier des Trois-Têtes" mit verschiedenen Sackgassen wie Impasse du Devoir, Impasse de la Pervenche (mit 60,6 bzw. 56,0) alle andern durch seine hohe Sterblichkeit in den Schatten stellte (vgl. vorstehende Tabelle S. 29 u. 30).

Solche gesundheitswidrige Häuserblöcke, die mitten im Herzen der Stadt eingelagert waren, bildeten stets eine große Gefahr für das Leben der Stadt, weil sie die Brutstätten der Epidemien darstellten. Es waren vollständig ungesunde Viertel, die fast ausschließlich aus alten, feuchten und baufälligen Häusern zusammengesetzt waren, wo Licht und Luft nur schwerlich eindringen konnten. Beim Bau derselben beschäftigte man sich in keiner Weise mit hygienischen Betrachtungen, sondern ein jeder baute nach Gutdünken und nur mit Rücksicht auf seinen augenblicklichen Vorteil. Die in beschränktem Maße vorhandenen baupolizeilichen Vorschriften ließen dem Einzelnen einen zu großen Spielraum oder wurden vom größten Teil überhaupt nicht beachtet, da es an der notwendigen strengen Überwachung fehlte. Der Grundriß dieser alten Stadtteile läßt in verschiedenen Straßen deutlich die Ziellosigkeit und die Sünden erkennen, welche gegen die einfachsten Vorschriften der Gesundheitslehre gemacht wurden[1]. Verschiedene Häuserblöcke besaßen weder Hof noch sonst einen freien Platz; die einzelnen Häuser waren vollständig ineinandergebaut; nur in der Höhe waren sie beschränkt, da Häuser mit mehr als zwei oder drei Stockwerken überhaupt nicht gebaut wurden.

Den ersten Anfang der Niederlegung machte man an dem ungesunden und anstößigen Häuserblock der „Impasse St. Roch" und der „Rue des Trois-Têtes" anläßlich des Durchbruchs der „Rue Caudenberg" im Jahre 1899. In den folgenden Jahren wurden die Häuser der „Quartiers d'Isabelles, Montagne des Aveugles" usw. niedergerissen.

[1] Vgl. Plan 2.

Niemand wird heute das Verschwinden der gesundheitswidrigen Häuserhaufen beklagen, so malerisch sie auch äußerlich erschienen haben mögen. Es ist notwendig, dieselben nicht nur von der Ferne zu besehen, sondern sich von den inneren Behausungen mit ihren menschenunwürdigen Zuständen einen Eindruck zu verschaffen, um mit dem Hygieniker einstimmig solche schmutzigen Höhlen zu verwerfen.

Die statistischen Erhebungen der Sterblichkeit und Bevölkerungsdichte für jeden Stadtteil und jede Straße ergaben an der Hand unantastbarer zahlenmäßiger Argumente, daß 1. die Überfüllung der Wohnungen die Hauptursache der großen Sterblichkeit in einzelnen Straßen ist, 2. daß es gerade die wirtschaftlich schwache Bevölkerung ist, die am meisten davon heimgesucht wird (vgl. hierzu die Klassennummern in der Tabelle S. 29 mit der Sterblichkeitsziffer).

Es ist deshalb dringend notwendig, den Wirkungen dieser zerstörenden Krankheiten wie die Tuberkulose usw. tatkräftig entgegenzutreten durch Aufhebung der Sackgassen, im besonderen aber durch sozialpolitische Maßnahmen wie Förderung des Bauens von sauberen einwandfreien Arbeiterwohnungen durch die Kommune und anderes mehr. Es ist von größter Bedeutung, daß sich die philantropischen Regungen der begüterten Klassen nicht länger der sozialen Notwendigkeit entziehen, mitzuwirken in dem Kampfe gegen das Wohnungselend, welches nach und nach die beste Volkskraft zerstört. — Gerade die durch die menschenunwürdigen Wohnungszustände Hand in Hand gehende körperliche und sittliche Verkümmerung der unbemittelten Schichten der Bevölkerung tragen zu einem nicht geringen Teile zu der tiefen Unzufriedenheit mit ihrem harten Lose und nicht selten zu dem Hasse gegen die Besitzenden bei[1]. Nicht nur die Humanität, sondern auch die Klugheit erfordert eine regere Beteiligung der oberen Schichten an der Lösung der das Volkswohl berührenden Frage. Die Regierung sowie die Stadtverwaltung erließen Gesetze und Bestimmungen, die den

[1] Siehe auch Städtebaukunde von Faßbender, Wien 1912.

Zweck hatten, die Gründung philanthropischer Gesellschaften anzuregen, welche sich mit dem Bau von billigen Arbeiterwohnungen befassen sollten. Die Stadt selbst ging mit gutem Beispiel voran, indem sie auf ihre Kosten vor einigen Jahren den ganzen Häuserblock zwischen der „Rue Blaes, Rue des Vers", und der „Rue de la Rasière" niederlegte, um eine „Cité ouvrière" zu erbauen; dies wahr ihr nur möglich dank der belgischen Gesetzgebung über die Zonenenteignung, welche es der Gemeinde „pour cause d'assainissement" gestattet, ausgedehnte gesundheitswidrige Stadtteile zu enteignen.

Alle diese Maßnahmen der Gesundung, besonders aber das allmähliche Unterdrücken der Sackgassen im Herzen der Stadt, sowie die hartnäckige Befolgung der verbesserten Vorschriften übten den wohltätigsten Einfluß auf den allgemeinen Gesundheitszustand Brüssels aus, was aus folgendem ersichtlich ist: Nach Dr. Janssens war für die dreijährige Periode 1867—70 die jährliche Sterblichkeitsziffer 29,8; sie fällt auf 26,7 für die siebenjährige Periode 1874—80, ferner auf 24,3 für das Dezenium 1881—90; auf 20,6 für das von 1891 bis 1900, erreicht schließlich sein Minimum von 14,9 für das Jahr 1910, was gerade die Hälfte der jährlichen Sterblichkeit ist, die vor vierzig Jahren festgestellt wurde.

Das alte Straßennetz wies eine enge und winkelige Lage der Straßenzüge auf, welche die Zuführung von ausreichend Licht und reiner Luft zu den an ihnen belegenen Wohnungen sehr erschwerten. Eine sehr geringe Breite besaßen, die „Rue Nuit et Jour, die Rue de la Bergère, die Rue Villa-Hermosa, die Rue des Finances", überhaupt fast alle die niedergelegten Straßen, von denen nicht Eine eine Breite hatte, die im richtigen Verhältnis zur Haushöhe stand. Noch heute befindet sich in der Nähe der Galerien St. Hubert eine Straße, die „Rue d'Une Personne welche, wie schon ihr Name sagt, nur einer Person den Durchgang gestattet und ungefähr 0,60 m breit ist.

Es war als eine Notwendigkeit anerkannt, auf die neu zu errichtenden Häuser verbesserte baupolizeiliche Vorschriften anzuwenden, sollten nicht wieder die alten Zustände in wenigen

Jahren eintreten. Es ist klar, daß die absolute Breite der Straße nicht maßgebend in hygienischer Hinsicht ist, sondern nur die relative Breite der Straße d. h. das Verhältnis der Straßenbreite zur Haushöhe. In dieser Beziehung schreibt der Artikel 29 der neuen Bauordnung vom 2. April 1906, welche diejenigen vom 8. Januar 1883 und 5. Oktober 1885 ergänzt, folgendes vor: (Règlement sur les bâtisses, délibéré en séance du 2 Avril 1906.)

Die größte zulässige Gebäudehöhe an der Straße beträgt:

1. 21 m an den öffentlichen Plätzen, Boulevards und an den Straßen mit 15 m Breite und darüber.
2. 20 m in den Straßen von 14 m Breite
3. 19 „ „ „ „ „ 13 „ „
4. 18 „ „ „ „ „ 12 „ „
5. 17 „ „ „ „ „ 11 „ „
6. 16 „ „ „ „ „ 10 „ „
7. 15 „ „ „ „ „ 9 „ „
8. 14 „ „ „ „ „ 8 „ „
9. 13 „ „ „ „ „ 7 „ „
10. 12 „ „ „ „ „ 6 „ „
11. 11 „ „ „ „ „ 5 „ „
12. 10 „ „ „ „ „ 4 „ „
13. 8 „ „ „ „ „ 3 „ „ und darunter.

Obige Vorschrift läßt sich auch kurz durch die Formel $h = b + 6$ m ausdrücken, wenn $h =$ größte zulässige Gebäudehöhe und $b =$ Straßenbreite; die Breite der Straße wird von Hausflucht zu Hausflucht gemessen.

Ein Nachtrag zu dieser Vorschrift besagt noch, daß das Kollegium des Bürgermeisters und der Gemeinderäte Haushöhen zulassen kann, welche die oben angeführten übertreffen, wenn die Bedeutung der Bauten und die Schönheit ihrer Architektur es verlangen. In Artikel 31 ist festgelegt, daß für die Höhe eines Eckhauses, welches an Straßen mit ungleicher Breite liegt, die Breite der engsten Straße maßgebend ist. Die maximale Höhe der Gebäude am Hofe wird je nach

Umständen vom Gemeinderat bestimmt. Auffallend ist, daß die Bauordnung überhaupt noch solche geringe Breiten von 3, 4 und 5 m zuläßt, was jedenfalls für deutsche Verhältnisse viel zu wenig sein dürfte. Außerdem sind noch Vorschriften und Bestimmungen über Einzelkonstruktionen, Trinkwasserbeschaffung, Abwasserbeseitigung usw. vorhanden. Kellerwohnungen sind nicht geduldet.

Wichtiger für uns sind die Bestimmungen über die jedem Gebäude vorgeschriebene Hoffläche, zumal die niedergelegten Häuser entweder gar keinen Hof besaßen oder nur einen sehr ungenügenden und kleinen, wie das auch aus dem Plan 2 ersichtlich ist.

Artikel 53 der Bauvorschriften lautet:

„Jedes Gebäude muß mit einem Hof versehen sein, dessen Größe je nach Umständen von dem Kollegium des Bürgermeisters und der Gemeinderäte bestimmt wird, ohne indes kleiner als ein Achtel der Fläche des Grundstücks, auf dem sich das Gebäude erhebt, sein zu können."

Doch wird auch hier eine Ausnahme vorgesehen durch folgende Bestimmung:

„Wenn im Falle des Wiederaufbauens oder des Umbaues eines Gebäudes, das vor der Inkrafttretung gegenwärtiger Vorschrift bestand, die Unmöglichkeit erkannt wird, diese Bestimmung einzuhalten, so kann das Kollegium auf Grund von Ausnahmeumständen eine Hoffläche genehmigen, die kleiner ist als der achte Teil der Grundstücksfläche."

Wie man sieht, gestatten obige Bestimmungen einen großen Spielraum und sind im Verhältnis zu andern großen Städten eher etwas zu frei, besonders was die neuen Gebäude um den zukünftigen Bahnhof anbelangt, die weitaus die sonst übliche Haushöhe überschreiten werden.

Zum Schlusse sei hier noch ganz besonders auf das seit 1874 in Brüssel tätige „Casier sanitaire" aufmerksam gemacht, das sich in einem speziellen Rahmen vollzieht. Sobald die Kommission von dem Fall einer ansteckenden Krankheit Kenntnis bekommt, begibt sie sich an Ort und Stelle, um

sich über den hygienischen Zustand des betreffenden Gebäudes zu überzeugen und durch Vermittlung des Bürgermeisters Maßnahmen gegen eventuelle weitere Ausdehnung der Krankheit anzuordnen. Als weitere Tätigkeit des „Casier sanitaire", die besonders wirksam ist, sind die von Zeit zu Zeit ausgeführten regelmäßigen Besuche der als gesundheitswidrig und schmutzig bekannten Sackgassen, Gäßchen und Mehrfamilienwohnhäuser zu nennen; diese Einrichtung entspricht bei uns der sogenannten Wohnungsinspektion. Jedes untersuchte Gebäude wird mit einer Nummer versehen, auf die das jeweilige Ergebnis der Inspektion vermerkt wird. Auf diese Weise ist man in der Lage, den hygienischen Zustand gewisser Gebäude genau zu verfolgen. Das „Casier sanitaire" ist sozusagen die Vereinigung aller Erkundigungen, die dazu angetan sind, den Wert eines jeden Hauses hinsichtlich der öffentlichen Gesundheitspflege festzustellen. Die Behörde weiß nun sicher und klar, auf welches Gebäude oder welchen Stadtteil die ersten Sanierungsarbeiten angewandt werden müssen; bei der gegenwärtigen Sanierung haben diese Erhebungen der Stadtverwaltung außerordentlich nützliche Dienste erwiesen. Die Durchführung der von dem „Casier sanitaire" als notwendig bezeichneten Verbesserungsarbeiten wird von dem Bürgermeister kraft bestehender Gesetze dem Besitzer des betreffenden Gebäudes auferlegt; der Bürgermeister bestimmt außerdem den Termin, bis zu welchem die erforderlichen Erneuerungen fertiggestellt sein müssen. Die in Frage stehenden Gesetze sind die Gesetze vom 14. Dezember 1789, 16.—24. August 1790, 19.—21. Juli 1791, 30. März 1836 und 30. Juni 1842, welche aber durch die Polizeiordnung vom 19. Februar 1900 wesentlich ergänzt wurden. Zu bemerken ist, daß es nur in wenigen Fällen vorkam, daß der Bürgermeister zu obigen gesetzlichen Bestimmungen seine Hilfe hat nehmen müssen, um die Besitzer unter Androhung des Wohnverbots zu zwingen, ihr Eigentum zu verbessern. Arme Hausbesitzer erhalten keinerlei Unterstützung, um ihr Eigentum verbessern zu können. Um sich über den Einfluß der Wohnungsinspektion auch auf den allgemeinen Ge-

sundheitszustand von Brüssel eine Vorstellung machen zu können, seien folgende Zahlen mitgeteilt:

Zeit der Ausübung der Besuche	Jährl. Mittel der besuchten Wohnungen hinsichtlich der Hygiene	Allg. jährl. Sterblichkeit auf 1000 Einw.	Jährl. Sterblichkeit durch ansteckende Krankheiten auf 1000 Einw.
1874—1880	282	26,7	1,87
1881—1890	1230	24,3	1,58
1891—1900	3574	20,6	1,15
1901—1909	5902	16,4	0,67
1910	7019	14,9	0,60

Obige Zahlen zeigen offensichtlich, daß mit der wachsenden Zahl der technischen Wohnungsbesuche und der damit verbundenen angeordneten Sanierungsarbeiten die abnehmende Progression der allgemeinen Sterblichkeit sowie der Sterblichkeit durch übertragbare Krankheiten im Verhältnis steht.

Die Gemeinden können nur etappenweise und dadurch, daß sie dem Budget Rechnung tragen, eine Verbesserung der öffentlichen Gesundheit erzielen; nur durch ein methodisches Zusammenarbeiten und nicht zuletzt durch die Annahme einer wahren Assanierungspolitik, die mit großer Zähigkeit ihren vorgezeichneten Weg einhält, können die Gemeinden den Wiederaufbau ungesunder Stadtteile, die nicht den Anforderungen der modernen Hygiene entsprechen, beschleunigen. Die Stadtverwaltung von Brüssel hat diesen Weg tatkräftig beschritten; sie hat mit dem Niederlegen der alten Stadtteile an der „Rue Montagne de la Cour, Montagne des Aveugles, Rue de la Putterie" usw. ganze Arbeit getan. Dieses Aufheben der eventuellen Seuchenherde wie z. B. Dr. Janssens die „Impasse de la Prière" unter anderen bezeichnet hat, ferner der elenden Hütten in den genannten „Quartiers" wird immer eine große Wohltat hinsichtlich der öffentlichen Gesundheitspflege, der Vorbeugung der Tuberkulose, überhaupt der ganzen Reihe der ansteckenden Krankheiten bilden. Die ungeheuren Arbeiten, die mit überraschender Schnelligkeit das Aussehen der

alten Stadt veränderten, haben nicht nur als Ergebnis die Blicke der Einheimischen und Fremden mit Bewunderung auf sich gezogen, sondern was weit mehr gilt, sie haben in hohem Maße dazu beigetragen, den Tribut, welchen die Bevölkerung dem Tode bezahlen mußte, wesentlich zu vermindern. Die Verwirklichung solcher Ziele kann nur durch große pekuniäre Opfer erreicht werden; allein welche Geldausgaben sind nützlicher, fruchtbarer und gerechtfertigter, welche die Gesundung einer großen Stadt und damit die Erhöhung des mittleren Lebensalters ihrer Bewohner zum Zwecke haben?

Drittes Kapitel.

Charakteristische und schönheitliche Ausgestaltung der neuen Stadtteile.

Bei der großartigen Umgestaltung Alt-Brüssels waren es nicht zuletzt schönheitliche Forderungen, die bei der Niederlegung der angeführten Quartiers eine maßgebende Rolle spielten (pour embellir la ville).

Man kann bei den bis jetzt in Brüssel vorgenommenen Regulierungen zwei vollständig verschiedene Systeme unterscheiden, die von jeher den Zankapfel in den Fragen des modernen Städtebaus bildeten. Das Wesen des ersteren und bisherigen Systems bestand darin, ein Straßennetz unter Verwendung von mathematischen Linien nach einem bestimmten geometrischen Schema herzustellen. Dieses System kann in Brüssel in den schon umgestalteten „Quartier Leopold, Quartier de la Vierge-Noire" wie an einem Schulbeispiel beobachtet werden; besonders das letztere mit seinen leblosen schematischen Straßen fällt jedem Besucher von Brüssel eigentümlich auf; es ist unmöglich, sich in diesem mit kalten Amtsgebäuden angefüllten „Quartier" heimisch und wohl zu fühlen, das sich zwischen den bewegten und belebten Stadtteilen teilnahmslos hinlagert und „den Anschein erweckt, als ob hier eine fremde Stadt eingeschoben worden sei" (s. Stübben: Der Städtebau, S. 252).

Der große Mißerfolg dieser neuen „Quartiers" beweist unter anderem wieder, daß die absolute Anwendung der unbeugsamen geraden Linie ohne Rücksicht auf die vorhandene Terrainbeschaffenheit nie zu einem befriedigenden Resultat in städtebaulicher Hinsicht führt, ganz abgesehen von den größeren Baukosten.

Gegen diese Methode der Stadtregulierung, die noch bis zum Ende des letzten Jahrhunderts angewandt wurde, wandte sich die neuere Auffassung mit Entschiedenheit; sie betrachtet den Städtebau als eine eminent künstlerische Betätigung, für welche sie eines der wichtigsten Momente der modernen Kunstrichtung geltend macht, nämlich das Streben nach Charakteristik und Individualisierung. Sie erblickt in den alten Stadtanlagen verschiedene, nach bestimmten Bedingungen geschaffene Typen, deren Erweiterungen im organischen Anschlusse an vorhandene Bestände geplant werden sollen[1].

Unter den unerschrockenen Streitern ist vor allem der Bürgermeister Charles Buls zu nennen, der entscheidend in das künstlerische Gesamtbild Brüssels eingriff; er wird allgemein als der Erhalter der Alt-Stadt gefeiert und verdient seinen Namen als „bourgmestre-artiste" nicht mit Unrecht. Auch machte er bei den neuen Brüsseler Umgestaltungen seinen Einfluß so viel als möglich geltend, indem er den charakteristischen und ästhetischen Forderungen zu ihrem Rechte verhalf, besonders was die Erhaltung alter, wertvoller Gebäude anbetrifft, die durch ihr hohes Alter einen historischen Charakter erworben haben.

Werfen wir einen Blick auf den neu aufgestellten Stadtplan[2], so stellen wir fest, daß die gerade Linie fast gänzlich verlassen ist, und die Straßen sich im Gegenteil durch schmiegsame Krümmungen auszeichnen, so die Rue Ravenstein, die im Volksmunde fast durchweg die Rue Courbe wegen ihrer Eigenschaft genannt wurde. Natürlich muß hier gleich

[1] Siehe Mayreder: Motivenbericht für den Regulierungsplan der inneren Stadt Wien. 1896.

[2] Vgl. Plan 3.

bemerkt werden, daß die Krümmung der Rue Ravenstein in erster Linie aus Zweckmäßigkeitsgründen geschah, nämlich Ermäßigung der Steigung durch Anschmiegen an das Gelände. Auch hier gilt die alte Wahrheit: Zweckmäßigkeit ist Schönheit. Die Verbreiterungen der bestehenden alten Straßen wurden unter möglichster Beibehaltung der alten Krümmungen vorgenommen; die malerische Handelsstraße „Rue de la Madeleine" wurde gegen den Zentralbahnhof hin verbreitert, um den wohlgefälligen und anziehenden Straßenzug möglichst zu erhalten, ebenso die „Rue de la Montagne" und die „Rue d'Arenberg".

Was den Durchbruch der „Impasse du Parc" als Verlängerung der „Rue de la Loi" anbelangt[1], so hat er in schönheitlicher Beziehung eine Enttäuschung gebracht, indem der dekorative Anblick des Hintergrundes der „Rue de la Loi" zerstört wurde. Erst nach der Ausführung sah man ein, wie notwendig der Abschluß der „Impasse du Parc" der Gesamtzier war, welche die den Park umrahmenden Arterien bildeten. Die Perspektive der „Rue de la Loi" endigt heute in steile Linien von wenig angenehmer Wirkung; wenn sich diese Linien auch in der Folge noch etwas verändern werden, so bleiben sie dennoch steil. Diese Enttäuschung wird noch gestärkt durch die Wirkung des Abgrundes, die der Durchbruch von der „Rue Royale" aus gibt; der Durchschlag hat dort eine Neigung von 6,1 %, die weiter unten auf 7,5 % ansteigt, so daß der Beschauer sich stets eines gewissen Eindrucks des jähen Abfalls erwehren muß.

Der harmonische Abschluß der „Rue Royale" gegen die Unterstadt war an einer andern nahe gelegenen Stelle aufs höchste bedroht. Man war daran, die Vorbauten der „Rue Montagne du Parc"[2] zu entfernen unter dem Vorwande eines stärkeren Verkehrs, der überhaupt nicht vorhanden war, da sich der Wagenverkehr wegen der großen Steilheit gegen die „Rue de la Loi" und gegen die „Place Royale" wandte, die beide in mäßiger Steigung nach der Unterstadt führen. Die

[1] Vgl. Plan 3.
[2] Vgl. Plan 2 u. 3.

„Rue Montagne du Parc" hat somit nur den Fußgängerverkehr aufzunehmen, für den die jetzige Breite genügend ist. Die Vorbauten sind von großer Bedeutung hinsichtlich der Steigerung der Wirkung des städtischen Panoramas, das sie in wunderbarer Weise einrahmen; sie spielen gewissermaßen die Rolle von Kulissen, welche im Theater den Hintergrund zur Geltung bringen. Durch ihre Entfernung wäre die Straße ihrer Wirkung beraubt worden; auch hätte dadurch das Gesamtbild des Parkes verloren, dessen Aussehen so korrekt ist und dessen hoher Kunstwert durch die Erstellung der modernen Gebäude noch verstärkt wird. Dieser rohe Akt hätte nur eine gleichförmige Gerademachung zum Zweck gehabt, ein rückständiges Vorhaben, das sich nicht mehr mit den neueren Anschauungen deckt, die den unbeugsamen und unmalerischen Parallelismus der Straßenfluchten zum größten Teil verlassen haben. Glücklicherweise wurde dieser Plan, den die städtische Ästhetik verwirft, nicht ausgeführt.

Es sei hier noch der Kampf angeführt, welchen kunstsinnige Männer wie Charles Buls gegen die Anhänger des Lineals geführt haben anläßlich des Durchbruchs der „Impasse du Parc", die in schnurgerader Linie gegen die Kirche Ste. Gudule verlängert werden sollte. Buls hatte in seiner Warnungsschrift in vortrefflicher und klarer Weise durch Beibringung zweier Abbildungen, die je den betreffenden Zustand darstellten, die nachteilige Wirkung einer geradlinigen Verlängerung der „Rue de la Loi" beleuchtet[1]. Diese von feinem künstlerischen Empfinden getragene Schrift hatte den glücklichen Erfolg, den Gemeinderat von Brüssel derart zu überzeugen, daß er auf die Verlängerung der „Rue des Colonies" und damit auf den Durchbruch des von der „Rue de la Chancellerie" bis zur „Rue du Treurenberg" reichenden Blocks verzichtete. Ein eifriger Anhänger des verderblichen Durchschlags war König Leopold II, der ihn bis zu den Galerien St. Hubert fortsetzen wollte; allein sein Tod verhinderte die Ausführung dieses Gedankens. Es ist nicht angängig, Verkehrsinteressen für die

[1] s. Charles Buls: L'isolement de vieilles églises. S. 20.

geradlinige Führung der „Rue des Colonies“ anzuführen, da sich der Hauptverkehr durch die „Rue du Gentilhomme“ und durch die „Rue des Colonies“ gegen die „Rue du Marché-au-Bois“ abwickeln wird.

Der Gemeinderat von Brüssel befaßte sich eingehend mit der Bebauung des Platzabschlusses, der von dem zwischen der Rue des Colonies und der „Place Ste. Gudule“ liegenden Häuserblock gebildet wird, damit die großartige Wirkung der gotischen Kirche Ste. Gudule nicht beeinträchtigt werde. Es wurde zur Erzielung eines harmonischen Gesamtbildes ein detaillierter Plan aufgestellt. Auf der Seite der „Place Ste. Gudule“, also gegenüber der „Rue des Colonies“, sehen die Pläne eine Reihe Häuser im Stile Ludwigs XVI. vor mit Vorbauten und Kolonnaden ähnlich der Galerie der „Rue de Rivoli“ in Paris. Während diese Seite den Privatunternehmern überlassen wurde, hat die Stadt die Seite der „Place Ste. Gudule“ auf sich genommen; hier werden die Fassaden in „Brüsseler Art“ gehalten werden, eine Bauart, die ein wenig vom flämischen Stil, vom Stil Ludwigs XVI. und vom spanischen Stil hat. Auf diese Art findet das architektonische Kleinod, die Kollegiale Ste. Gudule, den Rahmen, der ihr zukommt.

Auch wird der Turm des neuerbauten Klubhauses, (Palais de l'Expansion), das sich Ecke der „Rue des Colonies“ und der „Rue du Gentilhomme“ befindet, abgebrochen; dieser Turm stört die Kirchengruppe, wenn der Beobachter vom Park und der „Rue Royale“ herkommt, während er von unten, der „Place Ste. Gudule“ aus gesehen, vorteilhaft mit den massigen Türmen kontrastiert. Man wird an seine Stelle eine kleine leichte Kuppel setzen, welche nicht mehr das Gebäude erdrückt und das Bild der Kirchtürme vom Park aus gesehen so unvorteilhaft verdeckt.

Der „Mont des Arts“, welcher schon seit langer Zeit die öffentliche Meinung beschäftigte, hat nun seine endgültige Lösung gefunden. Wie schon früher angezeigt, wurde das Projekt des französischen Architekten Maquet nach dem Tode Leopolds II. verlassen, da es ein massives Aussehen hatte, das den Ein-

druck einer Festung erweckte. Das neue Projekt, welches der deutsche Architekt Acker ausgearbeitet hat, soll in italienischer Renaissance gehalten werden und sich durch seine große Einfachheit gegenüber dem von Maquet auszeichnen. Der „Square de la Montagne de la Cour", den man aus Anlaß der Weltausstellung 1910 provisorisch hergestellt hatte, wurde dazu verurteilt, in nächster Zeit zu verschwinden; dieser provisorische Square, der einen massigen und mißfälligen Erdhügel bildete, lagerte sich schwer vor der „Rue de la Madeleine" und verdeckte den Blick nach der romanischen Kirche St. Jacques-sur-Coudenberg. An seiner Stelle wird sich vor den Museen ein großer Vorplatz ausbreiten, in dessen Mitte gegenüber der „Rue Leurs" eine breite Treppe vorgesehen ist[1].

Wenn durch diese Neuschaffungen in der Altstadt Brüssels versucht wurde, Individualismus in das architektonische Aussehen der Stadt zu bringen, so war es eine nicht minder große Aufgabe für die Stadtverwaltung, den baukünstlerischen Charakter durch möglichste Erhaltung einer Reihe von historischen Gebäuden zu wahren. Diese Gebäude bilden den geschichtlichen und künstlerischen Charakter der Stadt, ja die historische Erinnerung des Volkes. Bei der Anlegung der neuen Straßenzüge wurden solche kunsthistorisch wertvollen Bauten als unberührbare feste Punkte bezeichnet; umgangen wurden deshalb (vgl. Plan 3) die Universität, die aber seit neuestem wegen ihrer unvorteilhaften Höhenlage zu den neuen Straßen nach dem Quartier Leopold verlegt werden soll, ferner die Société Générale, die Caisse des Reports, die Häuser des Grafen Ursel und des Fürsten Chimay, sowie die Banque de Paris, außerdem mehrere kleine Inseln von alten Geschäftshäusern. Als größter archäologischer Wert wurde das reizende Gebäude der Ravenstein mit seinem die „Rue Terrarken" überragenden Altan der Nachwelt erhalten. Allein bei solch einschneidenden Umgestaltungen mußte doch manches Gebäude und manche malerischen Ecken, die im Laufe der früheren Jahrhunderte die Blicke so vieler

[1] Vgl. Plan 2 und 3.

Brüsseler Geschlechter auf sich zogen, unter der Hacke der Zerstörer verschwinden. Um noch die ruhmreichen Zeugen der Vergangenheit wenigstens im Bilde festzuhalten, schuf die Verwaltung der Stadt Brüssel das „Comité du Vieux Bruxelles“ und stellte es unter die Leitung ihres früheren Bürgermeisters Charles Buls [1]. Dieses Komitee sammelte mittelst der Photographie solche Gebäude, öffentliche Bauten, Kirchen, Kapellen, Klöster, Privat- und Landhäuser usw., welche einen alten Charakter, ein wirklich künstlerisches, geschichtliches oder einfach malerisches Interesse aufwiesen. Diese zu einer Reihe von Monographien vereinigten Dokumente stellen somit ein pietätvolles Gesamtbild der lokalen Altertümer dar.

Gerade die alten Teile der inneren Stadt gefallen dem kunstempfänglichen Beobachter, obwohl sie durch die Krummlinigkeit ihrer Straßenführungen keinen bewußt-monumentalen, sondern einen zufällig-malerischen Charakter tragen. Charles Buls sagt in seinem Buch (Esthétique des Villes): „Die alten Städte und die alten Straßen haben einen besonderen Reiz für alle diejenigen, die den Kunsteindrücken nicht verschlossen sind. Man kann zwar nicht behaupten, daß sie schön seien, nichts destoweniger sind sie anziehend. Sie gefallen durch ihr schönes Durcheinander, das hier keine Wirkung der Kunst, sondern eine solche des Zufalls ist, wenn diesem überhaupt ein Ergebnis zugeschrieben werden darf, welches dem natürlichen Wachstum der Wohnungen längs eines gewundenen, nach und nach zum Range einer Straße erhobenen Pfades zu verdanken ist.“ Diese malerische Wirkung steht in hartem Gegensatze zu den modernen bereits ausgeführten Neubauten in diesem Stadtteil, der zum größten Teil von Banken, Versicherungsanstalten, Hotels usw. wegen der günstigen Lage in der Nähe des neuen Bahnhofes erobert wurde. Auf dem zwischen der „Rue des Colonies, der Rue du Parchemin“ und der „Rue de la Chancellerie“ liegenden dreieckigen Terrain erhebt sich die gewaltige Masse der „Caisse des Reports et des

[1] Le vieux Bruxelles, Librairie van Oest. Br.

Epargnes". In gleicher Weise ist der zwischen der „Rue Royale", der „Rue Ravenstein" und der „Rue Belliard" gelegene Teil von einem Anbau der „Société Générale" belegt worden. Von nicht besonders guter Wirkung sind die drei neu entstandenen Gebäude der „Rue des Colonies", wenn man hinabsteigt rechter Hand liegend; sie zeigen deutlich den Typus der reinen Mietskaserne, ein Typus, der bei der niederländischen Charaktereigenschaft, nämlich bei dem Bedürfnis nach der eigenen Haustüre, bis jetzt in Brüssel noch eine Seltenheit war[1].

Um solche Fehlgriffe womöglich zu vermeiden, war die Stadtverwaltung Brüssels bestrebt, bei der großen Wichtigkeit der neuen Stadtteile Fassadenwettbewerbe für die neu zu errichtenden Gebäude zu veranstalten; vorbildlich wirkte in dieser Hinsicht ihre rasch aufblühende Nachbarkommune Schaerbeek. Der Wettbewerb ist für die Besitzer aller neuen Häuser im Umgestaltungsgebiet offen, und zwar sowohl für Wohnhäuser als auch für industrielle Gebäude und umfaßt Preise von mehreren 1000 Franks, wobei die Planverfasser je nachdem mit goldenen und silbernen Medaillen bedacht werden. Durch dieses Vorgehen wurden schon erfreuliche Erfolge in ästhetischer Hinsicht erzielt; es wäre in einer ebenso guten Handhabung mancher Gemeinde zu empfehlen, um zum wenigsten die schreiendsten Häßlichkeiten aus der Stadtarchitektur zu bannen.

Auf der anderen Seite bestehen ästhetische Vorschriften, die sich nur mit einzelnen Hausteilen befassen. So stellt man

---

[1] In dieser Hinsicht dürften die im Jahre 1912 vom statistischen Amt der Stadt Brüssel mitgeteilten Zahlen besonderes Interesse erwecken; die Brüsseler Agglomeration besteht aus 98 595 Häusern, von denen 3142 kein eigentliches Stockwerk besitzen;

24 175	Häuser haben	1	Stockwerk,
52 788	„ „	2	Stockwerke,
15 749	„ „	3	„
2 230	„ „	4	„
458	„ „	5	„
48	„ „	6	„
4	„ „	7	„
1	Haus hat	8	„

in Brüssel als unerhörte Tatsache sogar fest, daß für die Dächer der den öffentlichen Weg begrenzenden Häuser „die Nuance" der Ziegel von dem Kollegium des Bürgermeisters und der Gemeinderäte genehmigt sein muß (vgl. Bauvorschrift Art. 54). Es ist zweifellos, daß durch solche Vorschriften eine harmonische Gesamtwirkung einzelner Stadtteile erzielt wird; allerdings können solche weitgehenden Bevormundungen auch nachteilige Wirkungen hervorbringen, die sich schließlich in einem gleichförmigen Schematismus äußern. Doch muß man zugeben, daß die belgische Hauptstadt die meisten europäischen Städte durch die Verschiedenheit und Schönheit ihrer Fassaden übertrifft. Kein Platz ist mit der Grand' Place, jenem architektonischen Kleinod, vergleichbar, keine Avenue mit der Avenue Louise.

Brüssel besitzt den großen Vorzug, auf einer unebenen Fläche erbaut zu sein und so verschiedene Überblicke über seine niedrig gelegenen Stadtteile und Gebäude zu bieten. Die „Place du Congrès, de Belliard und de Poelart" gewähren Aussichten auf das Sennetal, die hinter den Panoramen der schönsten Städte nicht zurückstehen. Doch solche herrliche Aussichten waren an einzelnen Punkten durch Neubauten nach amerikanischer Art in Frage gestellt worden. Auf diese Gefahr wurde die Öffentlichkeit bei der Bebauung der neu geschaffenen „Rue Coudenberg" aufmerksam gemacht, wo besonders einige Gebäude mit zehn Stockwerken vom Straßenpflaster der „Rue des Sols" aus gerechnet die Blicke der Brüsseler auf sich zogen, denen die Erhaltung des schönen Ausblicks am Herzen lag. Auf welche Seite man sich auch stellen mochte, so boten diese hohen Gebäude einen mißfälligen Anblick; allein die Wirkung war besonders brutal von der „Place des Palais" aus, indem die abgeschnittenen Zinkfilhouetten den Rathausturm beherrschten, ja für den Beschauer in der Mitte des Platzes ihn sogar vollständig verdeckten. Ebenso ungünstig war die Wirkung von der Terrasse des „Mont des Arts" aus, wo diese Wolkenkratzer die ganze nördliche Aussicht verhinderten.

Um die Wiederkehr solcher Störungen ein für allemal bei der Neuentstehung der auf dem Gehänge zwischen Unterstadt und Oberstadt liegenden Stadtteile auszuschließen, wurden in dem zwischen Staat und Stadt aufgestellten, bereits erwähnten Vertrag außerdem eingehend erwogene Höhenbeschränkungen vorgesehen. Zu diesem Zwecke wurde eine aus beiden Parteien zusammengesetzte Kommission von Architekten und Ingenieuren ernannt, die die Bedingungen untersuchten, unter welchen der Anblick des eleganten Rathausturmes am besten für den Beschauer bewahrt werden könnte, der sich einerseits auf der „Place Royale" befindet, andererseits hinter der „Statue de Belliard" in der „Passage de la Bibliothèque" mit dem Blick gegen den Rathausturm und gegen die Hügel von Berchem-Ste.-Agathe auf dem gegenüberliegenden linken Ufer der Senne. Diese Höhen, die teilweise mit Wald bedeckt sind, haben das wellenförmige Profil von Bergketten, welche den idealen Hintergrund bilden, auf dem das wunderbare Kleinod der Architektur, der Rathausturm, sich weiß und graziös abhebt. Die Silhouette des Turmes erscheint von der oberen „Rue Montagne de la Cour" und von der „Passage de la Bibliothèque" aus gesehen auf die vorteilhafteste Art, während sie von der „Rue Montagne du Parc" aus sich etwas zu schlank abzeichnet. Je nach der Zeit und dem Zustand der Atmosphäre entstehen Farbentöne, welche dieses Städtebild zu einem der reichsten und poetischsten machen, das man sich überhaupt träumen kann. Und wenn Charles Buls es eine tierische Roheit nennt, Brüssel dieses herrlichen Bildes zu berauben, so wird ihm jeder fühlende Mensch, der sich an dem wunderbaren Blick schon erfreut hat, voll beipflichten. Die Gegner dieser Beschränkung „altius non tollendi" führen wohl den der Stadtverwaltung dadurch erwachsenden wirtschaftlichen Nachteil an, weil solche Terrains sehr schwer Käufer fänden und wegen der dortigen schlechten Bodenbeschaffenheit das Bauen ohnehin teuer machten. Jedoch glauben wir, daß dieser Verlust zum großen Teil durch den ästhetischen Genuß, der den Brüsselern sowie den Fremden durch das gerettete Panorama geboten wird, zum Aus-

gleich gebracht wird. Auch darf die Stadtverwaltung nicht vergessen, daß die Schönheit der Stadt einer der mächtigsten Faktoren für ihren Wohlstand bedeutet, indem sie in den Herzen ihrer Bewohner die Gefühle der Heimatsliebe weckt und für den Fremden die große Anziehungskraft bildet, also den steten Zuzug von Menschen verursacht. Und wenn es als eine Notwendigkeit erscheint, diesen Wohlstand und Reichtum noch zu vermehren durch den Bau schöner moderner Gebäude, so ist es in keiner Weise unumgänglich, die alten zu zerstören, denn die Fortschritte des Verkehrs und der modernen Hygiene können, wenn man sich die Mühe dazu nimmt, neben der Erhaltung des künstlerischen Vatererbens der alten Stadt im Frieden einhergehen. Natürlich ist es keine Leichtigkeit, dieses überaus feine und schwierige Problem der Umgestaltung mit Rücksicht auf die Achtung des Vergangenen und entsprechend den großen Fortschritten vollkommen zu lösen. Weniger schwierig ist es für verhältnismäßig neue Städte wie Berlin, welche nicht voll Kunstreichtümer sind, die mit einer eifersüchtigen Sorge geschont werden müssen. Allein alte Städte wie Brüssel oder Paris, deren engmaschiges Straßennetz übersät ist von interessanten und bemerkenswerten Denkmälern, welche bis zum Mittelalter, zur Renaissance, zum 17. und 18. Jahrhundert zurückreichen, verlangen aufmerksame Untersuchungen und unendliche Vorsichtsmaßregeln. Trotzdem die Stadtverwaltung von Brüssel sich mit der größten Mühe und Sorgfalt dieser Frage unterzog und bestrebt war, sowohl verkehrstechnische wie auch hygienische Forderungen mit denen der Ästhetik in Einklang zu bringen, so überkommen den Beschauer beim Durcheilen der alten Cité doch wehmütige Erinnerungen an jenes Alt-Brüssel, das jetzt im Begriffe ist, zu verschwinden. Die in der Altstadt bereits ausgeführten Abbrüche und Durchschläge zeigen nur noch verwischt die Spuren jener ehrwürdigen Gebäude an, die einst glänzende Tage des Ruhmes und der Ehre erlebt haben: „Sic transit gloria mundi“.

Zweiter Abschnitt.

Viertes Kapitel.

Entvölkerung des Stadtkerns, sog. Citybildung. Wirtschaftliche und soziale Verschiebungen als unmittelbare Folgen der Umgestaltung.

Die Umgestaltungen im Herzen der Stadt, welche vor bereits 20 Jahren schon ihren Anfang nahmen und von da an immer weitere Kreise zogen, riefen die verschiedenartigsten Erscheinungen hervor, die sich außer in der inneren Stadt bis in den entlegensten Teilen der Vororte äußerten, welche die alte Cité umringen. Durch die eigenartige Lage Brüssels gegenüber den es umgebenden Kommunen stellten sich die Folgen viel rascher ein und vor allem viel auffallender, als gewöhnlich in den andern großen Städten Europas aus ähnlichen Anlässen zu beobachten ist. Daß Brüssel gegenüber anderen Städten eine etwas eigene Stellung einnimmt, wird man verstehen, wenn man erfährt, daß sich die Stadt im Mittelpunkt eines großen Wohngebietes befindet, das 728 900 Einwohner zählt auf einer Fläche von 12 309 ha und 14 völlig selbständige Vorstädte umfaßt. Die Stadt entbehrt jeder Peripherie und ist so zwischen lebenskräftigen und rasch entwickelten Gemeinden eingekeilt; es fehlt ihr der nötige Spielraum, um sich bewegen und frei atmen zu können. Während nun die Bevölkerung Brüssels, das nur über ein Gebiet von 1071 ha verfügt, in den letzten Jahren in stetiger Abnahme begriffen ist, nimmt diejenige ihrer jungen Nachbarn beträchtlich zu. Ein frappantes Bild dieser Erscheinung erhalten wir durch die graphische

Darstellung der Volkszählungsergebnisse in den verschiedenen Zeitabschnitten [1].

Wie aus der Figur ersichtlich (vgl. Fig. 1 sowie Tabelle S. 13), geht die Bevölkerungszunahme der Stadt Brüssel vom Jahre 1880 ab in beschleunigter Weise vor sich; sie läßt von

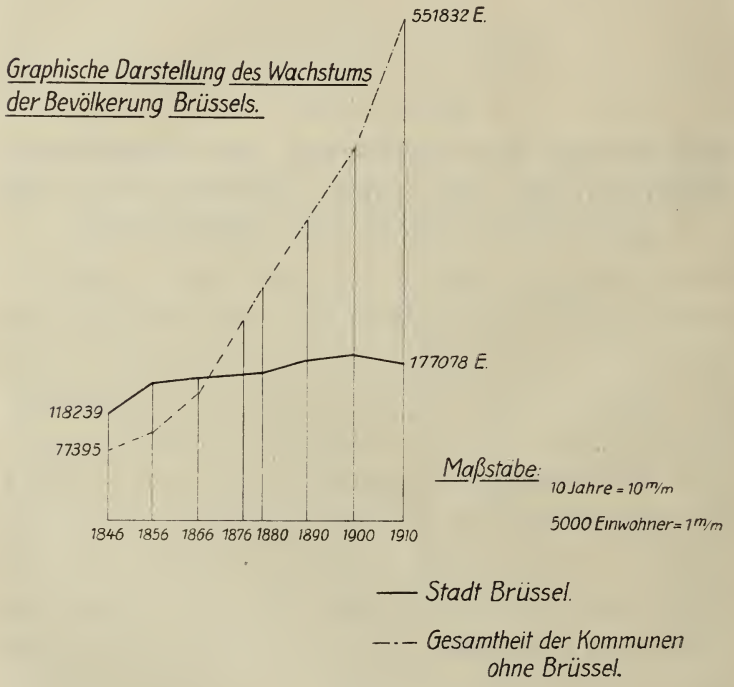


Fig. 1.

1890 ab etwas nach, doch immer noch ansteigend, um im Jahre 1900 ihren Höhepunkt zu erreichen; vom Jahre 1900 ab fällt dagegen die Kurve rasch. Tatsächlich stellen wir folgende prozentuale Zunahme bzw. Abnahme der Bevölkerung Brüssels seit dem Jahre 1880 fest:

[1] Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge.

1880—1890	1890—1900	1900—1910
+ 8,39 %	+ 4,28 %	— 3,59 %

Auf der anderen Seite beobachten wir in den 14 Nachbarkommunen ein gleichmäßiges rasches Ansteigen bis zum Jahre 1900, von da an ein besonders heftiges Emporschnellen. Die Bevölkerung der die Stadt einschließenden Gemeinden hat in dem Dezennium 1900—1910 um 30,78 % zugenommen.

Es ist offensichtlich, daß die rasche Abnahme Brüssels einerseits und die ebenso rasche Zunahme der Vorstädte andererseits seit dem Jahr 1900 in engster Beziehung zu einander stehen, daß sich also die Entvölkerung der Cité in dem Wachstum der Vorstädte trotz des ländlichen Zuzugs widerspiegelt [1].

Die beängstigende Entvölkerung Brüssels seit dem Jahre 1900 ist zwei bestimmten Ursachen zuzuschreiben, von denen die eine beständiger Art ist, während die zweite Ursache, welche unsere Aufmerksamkeit durch den ungleich größeren Einfluß im besonderen beansprucht, zufälliger, vorübergehender Art ist. Ehe wir die Wirkung der letzteren auf den Bevölkerungsstand der Stadt nachweisen, wollen wir kurz in groben Umrissen die erste beständige Ursache beleuchten, um nicht ein einseitiges Bild zu erhalten.

Sie ergibt sich aus den wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen, welche sich in allen größeren städtischen Agglomerationen vollziehen. In wirtschaftlicher Hinsicht nimmt die Stadt mehr und mehr eine neue Physiognomie an. Nach und nach verwandeln sich die ein- und zweistöckigen Häuser im Innern der Stadt und an den verkehrsreichen äußeren Straßen, welche früher von kleinen Kaufleuten und zahlreichen Mietern bewohnt waren, in moderne Gebäude mit mehreren Stockwerken, die geräumige Läden und viele Büros enthalten. Dieser Umwandlungsprozeß vollzieht sich oft außerordentlich rasch. Ganze Häuserblöcke werden von großen privaten Unternehmungen aufgekauft und mächtige Geschäftshäuser jeglicher

[1] Vgl. Fig. 1.

Art schießen wie Pilze empor. Die alten Häuser, die sich um einen neuen Großbetrieb lagern, werden von ihm anläßlich einer Vergrößerung aufgezehrt. Diese Erscheinung wurde besonders in dem oberen Stadtteil Brüssels wahrgenommen, wo die früheren Wohnhäuser Großbanken, Versicherungsanstalten usw. Platz machten. Infolge der immer wachsenden Bodenpreise, welche Erscheinung später vor Augen geführt wird, und der daraus folgenden Steigerung der Mieten im Zentrum der Stadt dienen die Häuser immer weniger als Wohnhäuser. Die hohen Mieten gestatten nicht mehr, diese Räume nur als Wohnräume zu benützen; sie werden mehr und mehr von dem geschäftlichen Leben, das vor allem möglichst zentrale Lage fordert, in Besitz genommen. Die ehemaligen Bewohner sind gezwungen, sich weiter hinaus in Entfernungen zu flüchten, wo die Mieten noch nicht die hohen Steigerungen der durch die Geschäftslage der inneren Stadt bedingten Preise erhalten haben.

Allein die so hervorgerufene Entvölkerung des Stadtinnern ist noch nach einem anderen Gesichtspunkte zu betrachten. Nicht nur die bevorzugte Lage von den Geschäftsräumen und der hohe Mietpreis sind der Anlaß, daß viele Einwohner sich außerhalb der Ringboulevards niederlassen, sondern auch — und hier erscheint der soziale Faktor — die Verbesserung der Lebensbedingungen, der Ausbau der Hygiene, vor allem die außerordentliche Vermehrung der das Innere der Stadt durchschneidenden Verkehrsmittel, welche neue bis jetzt unbekannte Bedürfnisse haben entstehen lassen. Die größere Annehmlichkeit des Wohnens in dem Weichbilde und die nicht minder große Bequemlichkeit des Transports lockten daher viele Bewohner aus der Stadt. Das neuerliche Auftauchen der Miethäuser mit mehreren Stockwerken in den entferntesten Teilen des Brüsseler Wohngebietes ist eines der deutlichsten Merkmale der fortschreitenden Ausräumung des Zentrums der Stadt. Dieser Vorgang, der in allen großen Menschenansammlungen mehr oder weniger stark auftritt, wird im allgemeinen als Citybildung bezeichnet, da er zuerst in der Altstadt Londons,

der City, am auffallendsten hervortrat und durch die dort vorgenommenen Zählungen ziffernmäßig festgestellt werden konnte[1].

Wenn die soeben angeführten Tatsachen die allgemeine Entvölkerung des Stadtinnern in hohem Maße begünstigen, so ist doch die zweite und Hauptursache in dem Umgestaltungszustand zu suchen, in dem sich verschiedene Stadtteile der mittelalterlichen Stadt seit 20 Jahren befinden. Besonders die Wahrnehmung, daß die plötzliche Abnahme der Bevölkerungszahl gerade zu der Zeit beginnt, wo die Niederlegungen der alten Quartiers in vollem Gange waren, kann nur die aufgestellte Behauptung bestätigen. Die Statistik der Stadt Brüssel, welche sich auch auf die Bevölkerung der einzelnen Straßen erstreckt und die nachts anwesenden Bewohner aufnimmt, gestattet die Wirkungen solcher Arbeiten in dieser Hinsicht klar zu erkennen[2]. Die Arbeiten in den „Quartiers d'Isabelle, de la Putterie und der „Rue Montagne de la Cour" in Anbetracht der Errichtung des Zentralbahnhofes und der Freilegung und Vergrößerung der Museen, sowie die Straßendurchschläge wie derjenige der „Impasse du Parc" machten sich durch das Verschwinden zahlreicher Häuser mit sehr dichter Bevölkerung stark fühlbar. Nach der amtlichen Zählung vom 31. Dezember 1900 belief sich die Bewohnerzahl der öffentlichen Straßen, welche heute gänzlich niedergelegt sind, auf folgende Ziffern:

Rue des Trois-Têtes	137	Einwohner
Petite Rue des Trois-Têtes . .	8	„
Rue Notre-Dame	231	„
„ du Parchemin	111	„
„ d'Isabelle	518	„
„ Montagne des Aveugles .	309	„
„ de l'Impératrice	205	„
„ Cantersteen	79	„
„ Terrarken	78	„

[1] Dr. H. Schmidt: Citybildung und Bevölkerungsverteilung in Großstädten.

[2] Recensement de la Ville de Bruxelles 1900 et 1910.

Rue des Finances	168	Einwohner
„ Nuit-et-Jour	212	„
„ du Coude	9	„
„ des Sols	80	„
Impasse de la Pervenche . . .	163	„
„ de l'Enfer	52	„
Zusammen:	2360	Einwohner.

Allein die Niederlegungen, die in verschiedenen Straßen teilweise ausgeführt wurden, haben die Bevölkerung dieser sowie der anstoßenden Straßen erheblich verringert, was aus nachstehender Zusammenstellung durch Vergleichung der amtlichen Zählung von 1900 und 1910 hervorgeht:

Name der Straße	Zählung v. 31. Dez. 1900	Zählung v. 31. Dez. 1910	Abnahme d. Bevölk.
Rue des Douze-Apôtres. .	235 Einw.	3 Einw.	232 Einw.
„ du Marché-au-Bois .	263 „	37 „	226 „
„ de la Chancellerie . .	139 „	65 „	74 „
„ du Gentilhomme . .	106 „	35 „	71 „
„ du Treurenberg . . .	171 „	105 „	66 „
„ Montagne de la Cour	309 „	186 „	123 „
zusammen:	1223 Einw.	431 Einw.	792 Einw.

Andererseits haben die Bewohner derjenigen Verkehrsstraßen, die dazu bestimmt waren, im Laufe der Ausführungen der großen Arbeiten zu verschwinden, ihre Wohnungen schon vor der Niederlegung der Häuser, welche vorübergehend vermietet wurden, verlassen. Diese vorzeitige Auswanderung der ehemaligen Bewohner hat in bemerkenswerten Proportionen die Bevölkerungszahl herabgedrückt:

Name der Straße	Zählung v. 31. Dez. 1900	Zählung v. 31. Dez. 1910	Abnahme d. Bevölk.
Rue de l'Empereur. . . .	834 Einw.	481 Einw.	353 Einw.
„ de la Bergère	102 „	50 „	52 „
„ de la Putterie . . .	675 „	493 „	182 „
Impasse St. Charles . . .	84 „	58 „	26 „
„ Groenendal . . .	45 „	3 „	42 „
„ du Devoir . . .	58 „	17 „	41 „
zusammen:	1798 Einw.	1102 Einw.	696 Einw.

Hierzu kommt noch, daß die Arbeiten des ersten Teils der Nord-Südverbindung den Abbruch vieler stark bevölkerten Gebäude zur Folge hatten; außerdem wurden 14 Sackgassen dem Erdboden gleichgemacht. Das Gesamtergebnis allein dieser Nord-Südverbindungsarbeiten war, daß in den zehn Jahren von 1900—1910 über 2000 Menschen vertrieben wurden.

Alles in allem genommen gelangen wir durch obige Zahlen schon zu der Gesamtziffer von 6286 Einwohner, ein Verlust, der einzig und allein diesen großen Umgestaltungen zuzuschreiben ist, welche seit zwei Jahrzehnten in der Stadt durchgeführt werden. Es wäre unrichtig zu behaupten, daß diese 6286 Einwohner alle die Stadt verlassen hätten, allein es ist ohne Zweifel, daß ein großer Teil davon es vorgezogen hat, sich in den außenliegenden Kommunen niederzulassen, wo sie gemäß den vorausgegangenen Erwägungen weit bessere Lebensbedingungen zu finden erhofften als in dem übervölkerten Herzen der Stadt.

Durch Gegenüberstellung der Bevölkerung der Stadt Brüssel vom Jahre 1900 und 1910 erhält man folgendes Bild:

im J. 1900 war die Bevölkerung von Brüssel	183686	Einw.
im J. 1910 „ „ „ „ „	177078	„
somit Abnahme von	6608	Einw.

Diese Zahl zeigt eine auffallende Übereinstimmung mit der Gesamtzahl der durch die Umgestaltungen verursachten Veränderungen; es darf aber nicht unterlassen werden, daneben auch noch andere Einflüsse außer den eben angeführten in Rechnung zu ziehen. Die in den letzten zwei Jahren ausgeführten Niederlegungen dürften noch dazu beitragen, die ohnehin schon hohe Entvölkerungsziffer zu vergrößern, wogegen allerdings durch die Neubebauung der ehemaligen „Quartiers" wieder eine neue, wenn auch eine beschränkte Wohngelegenheit geboten wird.

Nachdem soeben der Einfluß der Umgestaltung auf die Citybildung zahlenmäßig klargelegt wurde, erhebt sich die wichtige Frage, wohin sich im allgemeinen die einzelnen ver-

triebenen Bevölkerungsklassen nach der Niederlegung gewandt haben und welche Klasse wohl wirtschaftlich am schwersten geschädigt wurde.

Von der armen Bevölkerung, die ehemals in den „Quartiers Montagne des Aveugles, d'Isabelle und de la Putterie" hauste, zog es der größere Teil vor, sich in die benachbarten Quartiers zusammenzudrängen, welche sich bereits durch eine vorwiegende Arbeiterbevölkerung auszeichneten, da sie sich nur schwer entschließen konnten, die ihnen lieb gewordene Umgebung zu verlassen. Ein kleinerer Teil der wirschaftlich schwachen Bevölkerung wanderte nach den Vorstädten aus, von denen einzelne die Folgen der Umgestaltung sehr mißlich empfanden. So hatte sich die Kommune Ixelles nicht gerade zu beglückwünschen, da die Überschwemmung der armen Bevölkerungsklasse als erste Folge eine beträchtliche Vermehrung der Wohltätigkeitsausgaben nach sich zog; das Wohltätigkeitsbudget hatte im Jahre 1908 einen Mehraufwand von 8000 Frs. aufzuweisen infolge des Zuzugs von vielen altersschwachen Greisen, Blinden, Gebrechlichen und hilfsbedürftigen Familien, die einst in dem niedergelegten „Quartier Montagne des Aveugles" lebten.

Durch das plötzliche Eingehen zahlreicher Wohnungen, für welche parallel mit der Niederlegung einhergehend durch Neubauten nicht genügender Ersatz geschaffen wurde, entstand eine große Wohnungsnot, von welcher die wenig bemittelten Schichten der Bevölkerung in besonderem Maße betroffen wurden. Die Folgen der Umgestaltungen lenkten die Aufmerksamkeit der öffentlichen Gewalten und der Hygieniker gebieterisch auf die Wohnungsfrage, welche heute von allergrößtem Interesse ist und daher in den Vordergrund aller sozialpolitischen Beschäftigungen unserer Zeit gestellt wird. Um dem unhaltbaren Zustand einigermaßen entgegenzutreten, wurden Dekrete und Gesetze erlassen, die die Gründung privater philanthropischer Gesellschaften begünstigen und sie zum Bau billiger Arbeiterwohnungen veranlassen sollten. Die Tätigkeit

der Stadtverwaltung von Brüssel beschränkte sich noch bis zum Jahre 1906 darauf, die Anstrengungen und Bemühungen der privaten Unternehmungen durch Gewährung verschiedener Vorrechte wie zeitweiliger Steuererlaß, Abgabe billigen Grund und Bodens usw. zu ermutigen. Im Jahre 1910 wurde die „Société anonyme des Habitations à bon marché de l'Agglomération bruxelloise" mit einem Kapital von 1320000 Frs. ins Leben gerufen, dessen Verzinsung gemäß den behördlich vorgeschriebenen Bestimmungen 3% nicht überschreiten darf. Die Wohnungsmieten der Gesellschaft sind im allgemeinen um 15—20% niedriger als diejenigen der Privathäuser desselben Quartier (vgl. Rapport communal). Es sei hier noch besonders auf die Rolle hingewiesen, welche die „Caisse générale d'Epargnes et de Retraite" nach dieser Richtung hin gespielt hat; seit 20 Jahren hat sie laut ihren Statuten etwa 100 Millionen Frs. den Kredit- und Immobiliengesellschaften behufs Erbauung von billigen Arbeiterwohnungen vorgeschossen; 54000 Häuser sind auf diese Art entstanden. Trotz den Bemühungen der privaten Gesellschaften war der Erfolg nicht derjenige, den man erwartete und die Wohnungsfrage wurde von Tag zu Tag schwieriger, besonders aber im Zentrum der Stadt, wo in einem von den vertriebenen Leuten übersättigten Quartier festgestellt wurde, daß von 904 Arbeiterhaushaltungen 562, von denen 223 wenigstens von 5 Personen zusammengesetzt waren, nur über 1 Zimmer verfügten. Diese Erscheinung ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Um solche billige Wohnungen für die Arbeiterklasse überhaupt herstellen zu können, ist man gezwungen, sich von den bevölkerten Quartiers, wo der Boden zu teuer ist, möglichst zu entfernen und noch verhältnismäßig billigen jungfräulichen Boden im äußersten Weichbilde aufzusuchen.

Allein dagegen sträubt sich der Brüsseler Arbeiter mit aller Kraft. Er hängt zu sehr an dem beständigen Schauspiel, welches ihm die belebten Boulevards, die Hauptstraßen und die öffentlichen Gärten bieten. Hier findet er eine Quelle von Genüssen, die ihn nichts kosten; für den Arbeiter bilden die

in den Verkaufsläden ausgestellten Gegenstände, ferner die großen in Ausführung begriffenen Arbeiten eine Art Dauerausstellung, welche für ihn ein nützliches Belehrungsmittel darstellt; hierzu kommen noch die beträchtlichen Vorteile, welche die Spitäler, die Wohltätigkeitsbüros, Krippen usw. bieten. Eine andere Ursache des Mißerfolges dürfte die schon erwähnte Abneigung des Brüsselers gegen das Mietskasernenwesen sein, obgleich ihm oft eine bedeutend bessere Wohnstätte angeboten wird. Erst das Vorgehen der Stadt Brüssel wird diese brennende soziale Frage zu einer Lösung bringen. Der Gemeinderat von Brüssel hat kürzlich entschieden, im Mittelpunkt der Stadt selbst nach Enteignung der notwendigen Immobilien eine große „Cité ouvrière“ zu bauen, welche gesunde Wohnungen enthält und zu einem Preise, der der Arbeiterbevölkerung zugänglich ist, die nicht in der Peripherie oder den Vororten wohnen kann. Der Gemeinderat wählte die zwischen der „Rue Haute, der Rue de la Rasière, Rue Blaes und Rue des Vers“ gelegene Fläche von 11 764 qm, die von 10 Sackgassen und von 152 Hütten mit 2164 Bewohnern eingenommen wurde. Eine königliche Verordnung vom 4. November 1907 hat die Stadt ermächtigt, zur Zonenenteignung zu schreiten und im Jahre 1911 war die Stadtverwaltung im Besitze allen Grund und Bodens. Da die Pläne fertig sind, wird mit dem Bau nächstens angefangen werden.

Als Grundsatz muß bei solchen Arbeiterwohnungen gelten, daß die Wohnungsmieten in keinem Falle höher sind, als die von den enteigneten Mietern bezahlten, um den Erfolg derartiger Maßnahmen zu sichern. Hier in diesem Falle beträgt die Kapitalverzinsung 2,7 %; der jährliche Mietpreis für ein Zimmer ist zu 98 Frs. durchschnittlich angegeben (Rapport communal). Die schon in anderen Quartieren von der Stadt geschaffenen Arbeiterwohnungen genügen allen erforderlichen Bedingungen, und man kann daher das Vorgehen der Stadt als gelungen bezeichnen.

Was die Geschäftsleute anbelangt, so wurde festgestellt, daß die kleineren Kaufleute zum größten Teil ihren Laden in

den Vororten aufgeschlagen haben, wo die Ladenmieten bedeutend geringer sind als in den handelstätigen Straßen der Altstadt. Es war diesen Leuten unmöglich, sich in den benachbarten Geschäftsstraßen anzusiedeln, da deren hoher kommerzieller Wert den kleinen Handel unrentabel machte. Diejenigen von ihnen, welche die Stadt nicht verlassen wollten, suchten daher ruhigere Straßen auf, die noch nicht den starken Geschäftscharakter trugen wie z. B. die Rue Marché-aux-Herbes, Rue d'Arenberg usw. Solche vom Handel noch wenig begünstigte Straßen waren unter anderen die „Rue Royale, Rue du Marais und die Rue du Pont-Neuf, welche jetzt durch den Zuzug dieser Elemente mehr und mehr ihr soziales Aussehen verändern.

Gerade die Klein-Kaufleute waren es, die von den Umgestaltungen wirtschaftlich am schwersten geschädigt wurden, da für sie der durch die Enteignung herbeigeführte Wechsel des Geschäftshauses von den nachteiligsten Folgen war. Ein solcher Kaufmann, der manchmal durch ausnahmsweise große pekuniäre Opfer es erreichte, einen Laden in einer belebten Straße zu erobern, gab sich alle erdenkliche Mühe, sein Geschäft heraufzubringen. Er verwendete eine ununterbrochene Sorgfalt für seine Auslagen; durch alle Hilfsquellen, welche ihm die Kenntnis des Handels eingab, gelang es ihm endlich, die Blicke der Vorübergehenden auf seine Auslagen zu ziehen und bei ihm den Strom der Müßiggänger vorbeizuleiten, der sich in den Straßen bewegt und nicht weiß, wem er den Vorzug geben soll unter all den im Wettstreit liegenden Geschäften. In dem Augenblicke, wo er die Sisyphusarbeit glücklich vollbracht hatte, wird er seines Besitzes enteignet, wodurch ihm die Frucht langer Arbeit entgeht und ihm die treue Kundschaft entführt wird, die er sich mit großen Schwierigkeiten im Laufe der Jahre erworben hatte. Man findet es deshalb von den Kleinkaufleuten begreiflich, wenn sie von der Stadt als Expropianten eine volle Entschädigung für den erlittenen Verlust fordern.

Wenn nun die Kleinkaufleute, die fast immer in demselben

Hause auch ihre Wohnung besaßen, zum größeren Teil durch die wirtschaftlichen Verhältnisse gezwungen wurden, außerhalb der ehemaligen Stadtmauern zu wohnen, so befanden sich die Großkaufleute in einer viel besseren Lage; sie wohnten gewöhnlich nicht im Stadtbilde, sondern in Villenquartieren, wie z. B. Avenue Louise, Avenue Tervueren und andere mehr und hatten nur ihre Luxusläden in den niedergelegten Geschäftsstraßen Rue Montagne de la Cour, Rue de la Madeleine, Rue de la Montagne. Natürlich soll damit nicht gesagt sein, daß sie durch die Umgestaltungen ganz schadlos ausgingen, da eine so tiefgreifende Veränderung in dem Betrieb eines Geschäftsmannes zweifellos von verschiedenen Erscheinungen begleitet ist. Doch waren sie eher im Stande, sich gleichwertige Plätze in den naheliegenden verkehrsreichen Straßen zu sichern, solange die Stadt nicht dem vertriebenen Handel, besonders aber dem Luxushandel, durch rasche Herstellung der neuen Straßen und Übergabe baureifen Geländes vollen Ersatz bot. Viele von ihnen, welche auf der Suche nach neuen Geschäftsräumen waren, fanden tatsächlich geeignete Plätze in Geschäftsstraßen, so z. B. Rue Neuve, die heute eine der handelstätigsten und verkehrsreichsten Straßen Brüssels ist; sie entspricht ungefähr der Königstraße in Nürnberg.

Andere wieder ließen sich in den Straßen nieder, die ehedem reine Wohnstraßen waren und heute mehr und mehr den Charakter von Geschäftsstraßen annehmen; diese Erscheinung ist seit einigen Jahren besonders in der Rue Royale, welche nach der oberen Stadt zu das Umgestaltungsgebiet abgrenzt, am augenfälligsten zu beobachten. Jedesmal wenn dort ein Haus leer wird, so ist es sicher, daß der Besitzer das Untergeschoß in einen Laden umwandelt. Allerdings besteht zwischen der „Place des Palais“ und der „Rue Treurenberg“ eine Fassadenvorschrift, welche das architektonische Werk des Schöpfers Guimard schonen soll, so daß die Kaufleute dort keine großen Ladenscheiben anbringen dürfen.

Der vertriebene Handel hat bis jetzt schon „Quartiers“ überschwemmt, die von seinem Wirkungskreis ziemlich entfernt

waren. Diese Erscheinung offenbart sich sehr deutlich in den äußeren Boulevards, in der Umgegend der Porte de Namur. Von der „Place du Trône" an bis zur „Porte Louise" machen die aristokratischen Gebäude unmerklich den Magazinen Platz.

In nachstehender Zusammenstellung nach der amtlichen Zählung von 1900 und 1910 ist gemäß der Abnahme der Bewohnerzahl der Straßen die Wirkung ersichtlich, welche der durch die Umgestaltungen des Stadtinnern frei gewordene Handel durch Verdrängung der Bewohner auf einzelne Straßen ausübte:

Name der Straße	Zählung vom 31. Dez. 1900 Einwohner	Abnahme der Bevölkerung Einwohner	Zählung vom 31. Dez. 1910 Einwohner
Rue Neuve	771	663	108
„ Royale	897	709	188
„ Namur	444	384	60
„ de Laeken	1645	1212	433
„ des Fripiers. . . .	240	215	35
„ de l'Evêque	204	174	30
„ de l'Ecuyer	335	283	52
„ de la Madeleine . .	384	313	71
„ d'Arenberg	209	176	33
Zentralboulevards:			
Boulevard du Nord. . .	912	843	69
„ Anspach. . .	1369	1121	248
„ du Hainaut .	1088	1007	81

Man sieht aus Vorstehendem, daß sich die Umgestaltung des Stadtinnern immer mehr bemerkbar macht, was deutlich aus der starken Abnahme der Bewohnerzahl der betreffenden Straßen hervorgeht. Und man kann mit einiger Sicherheit voraussagen, daß verschiedene Straßen wie die Avenue Marnix, der Boulevard de Waterloo, die bis heute fast nur von Rentnern bewohnt werden, in einigen Jahren ihre Physiognomie vollständig verändert haben werden. In der „Avenue de la Toison d'Or" wurden kürzlich einige Privathäuser umgebaut und großartige Läden eingerichtet, welche Kaufleute der „Rue Montagne de la Cour" und der „Rue de la Madeleine" erstanden haben.

So verändert sich die Stadt von Tag zu Tag, und das Brüssel von einst rückt in immer weitere Entfernungen.

Allein die Niederlegungen und die damit zusammenhängende Abwanderung eines Teils der ehemaligen Bewohner nach den außenliegenden Vororten, denen durch raschen Wiederaufbau der niedergelegten Stadtteile nicht rechtzeitig Wohngelegenheit geboten wurde, machten sich der Stadtverwaltung noch auf eine andere Art fühlbar, indem sie in beträchtlichem Maße den Ertrag der Steuern und die Einkünfte aus den technischen Selbstbetrieben wie Gas, Elektrizität usw. verminderten. Gerade der Verlust eines Teils der ehemaligen Kaufleute in den alten Handelsstraßen „Montagne de la Cour", „Rue de la Madeleine" usw., die seit den frühesten Zeiten die steuerkräftigste Klasse der Bevölkerung waren, lag schwer auf den städtischen Finanzen. Es darf einen nicht Wunder nehmen, wenn nach der fieberhaften Niederlegung der großen Häuserblöcke, welche jahrelang im gleichen Zustande belassen wurden, die Stadtverwaltung heute der Not gehorchend eifrig bestrebt ist, die Neubebauung der Steinwüsten so schnell als möglich zu betreiben, um dem stark mitgenommenen Stadtsäckel die verlorenen Einkünfte wieder zuzuführen. Erst die rasche Vollendung der den städtischen Organismus durchwühlenden Arbeiten gibt der Stadt das normale Leben wieder. Die Enteignungen wurden deshalb mit der größten Schnelligkeit ins Werk gesetzt, das so gewonnene Gelände eingeteilt und dem Verkaufe ausgesetzt.

Fünftes Kapitel.

Einfluß des Unternehmens auf den Bodenpreis, Miete. Hebung der Steuerkraft.

Nach dem Problem der Nützlichkeit, der sozialen Rolle des Unternehmens drängt sich dasjenige der unmittelbaren materiellen Folgen in den von ihm betroffenen Gebieten sowie in deren Umgebung gebieterisch auf. Diese materiellen Wir-

kungen drücken sich am klarsten in dem Preise der verkauften Grundstücke aus; die Grundstücksverkäufe können als Ergebnis der Niederlegungen betrachtet werden.

Es ist unmöglich, im folgenden alle Verkäufe, die die Stadt vorgenommen hat, anzugeben, da bis heute nur einzelne Verkaufspreise bekannt wurden. Auch verboten naheliegende Gründe der Stadtverwaltung, solche Aufschlüsse vor der Beendigung des Unternehmens zu geben. Doch wird die vorliegende Untersuchung weniger davon beeinträchtigt, weil sie sich vor allem die Aufgabe stellt, nur im allgemeinen an der Hand zuverlässiger Zahlen die Beeinflussung des Bodenpreises durch die Umgestaltungen vor Augen zu führen. Zu diesem Zwecke wurden die Preise pro 1 qm bebautes Gebiet aus den normalen Verkäufen vor der Niederlegung der Straßen ermittelt[1].

Der so erhaltene durchschnittliche Preis pro 1 qm bezieht sich auf ein zweistöckiges Haus, welches der stehende Typus der Bauart der Brüsseler Altstadt war; eine Abweichung von dieser Annahme wird ausdrücklich bemerkt. Da nun bei den Wiederverkäufen des enteigneten Geländes durch die Stadt immer der Preis pro 1 qm unbebautes Gebiet angegeben ist, könnte es zur Gegenüberstellung als naheliegend erscheinen, die pro 1 qm bebauten Gebiets ermittelten Preise umzurechnen auf 1 qm unbebautes Terrain durch Abzug der Baukosten usw.; allein es ist dagegen einzuwenden, daß ein solches Verfahren durch gezwungene Schätzung der Baueigenschaft des betreffenden Hauses zu willkürliche Zahlen liefern würde. Weil also hier ein ganz falsches Bild entstehen könnte, ist von dieser Berechnungsart Abstand genommen worden.

Folgende Zahlen stellen je in den einzelnen Straßen den dort herrschenden durchschnittlichen Preis pro 1 qm bebautes Gelände dar, sowie die jeweils für das ganze Haus erzielte jährliche Miete:

[1] Aus d. Guide de l'expert en immeuble. Tableaux des resultats des ventes publiques d'immeubles faits dans l'arrondissement de Bruxelles.

Name der Straße	Hausart	Zahl der Stockwerke	Preis pro 1 qm Frs.	Jährliche Miete für das ganze Haus Frs.
Rue des Douze-Apôtres. .	Wohnhaus	2	300	800
„ d'Isabelle	„	2	280	600
„ Villa-Hermosa	„	2	120	500
„ du Parchemin	„	1	230	500
„ du Musée	„	2	460	1 000
„ de la Putterie. . . .	Geschäftshaus	2	650	1 400
„ du Gentilhomme . .	„	2	500	2 000
„ des Longs-Chariots .	„	2	400	1 200
Petit rue des Longs-Char.	„	2	380	1 000
Rue des Armuriers . . .	Wohnhaus	2	130	650
Impasse Groenendal . . .	„	1	110	400
Rue de la Chancellerie . .	Geschäftshaus	2	600	1 800
„ du Treurenberg . . .	„	2	1 100	2 800
„ Montagne de la Cour	„	3	1 330	6 500
„ de la Montagne . . .	„	2	700	2 600
„ de Lorum.	„	2	1 000	4 600
„ Duquesnoy	„	2	600	1 800
„ de la Madeleine . . .	„	3	1 200	6 250
„ du Marché-aux-Herbes	„	3	2 000	7 000
„ du Marquis	„	2	450	500
„ Royale	Wohnhaus	2	700	3 000

Die niedrigsten Preise stellen wir in den in der Entwicklung zurückgebliebenen „Quartiers Montagne des Aveugles" und der „Rue d'Isabelle" fest; in der Rue Villa-Hermosa, Rue du Marquis wurde im allgemeinen für ein Stockwerk 250—350 Frs. jährliche Miete bezahlt. Obenstehende Preise gestatten außerdem auf den sozialen Charakter der einzelnen Straßen zu schließen; der geringe Mietpreis zeigt an, daß dieses „Quartier Montagne des Aveugles" zum größten Teil von einer Arbeiterbevölkerung bewohnt war und von dem Geschäftsleben noch nicht berührt wurde. Im Gegensatz hierzu beobachten wir in den Straßen, die die weniger wertvollen Häuserblöcke umschließen, schon bedeutend höhere Preise, welche Erscheinung seinen Grund darin hat, daß diese Straßen

günstiger hinsichtlich der Verkehrsströme liegen und infolgedessen in den Rang von Geschäftsstraßen gewachsen sind. So sind höhere Preise in der Rue de la Chancellerie festzustellen, Rue du Treurenberg, Rue de la Montagne usw., alles Straßen, die das Umgestaltungsgebiet umrahmen. Die höchsten Preise sind in der sehr verkehrsreichen Geschäftsstraße „Rue Marché-aux-Herbes" zu beobachten, wo durchschnittlich ein Quadratmeter 2000 Frs. kostet und als jährlicher Mietzins eines Stockwerkes 3—4000 Frs. erzielt wird; natürlich werden diese Häuser ausschließlich als Geschäftshäuser von unten bis oben benützt.

Die große Wertsteigerung des Bodenpreises durch das Unternehmen läßt sich aus den folgenden Verkäufen ersehen, welche die Stadt schon ausgeführt hat. Um jedem Mißverständnis vorzubeugen, sei erwähnt, daß die oben ermittelten Zahlen nicht den Ankaufspreis der Stadt darstellen; die Stadt mußte selbstverständlich durch die volle Entschädigung der früheren Besitzer bedeutend mehr pro 1 qm bezahlen.

Das an der Rue Caudenberg, der gekrümmten Durchbruchstraße liegende Baugelände wurde zu einem Durchschnittspreise von 1300 Frs. pro Quadratmeter verkauft. Die „Société Générale" erwarb zwecks Vergrößerung ihres Gebäudes nach dem „Passage de Belliard" zu den baureifen Boden zu 750 Frs. pro Quadratmeter. Die „Caisse d'Epargnes et de Report" bezahlte für das an der „Rue des Colonies" liegende Terrain 800 Frs. pro Quadratmeter und für den Eckbauplatz, der von der Rue des Colonies und der „Rue des Paroissiens" gebildet wird, 1500 Frs. pro Quadratmeter. In der „Rue du Gentilhomme" wurden durchschnittlich 800 Frs. bezahlt. Das durch den Durchschlag der „Impasse du Parc" gewonnene Terrain gab die Stadt zu 1800—2000 Frs. pro Quadratmeter ab. Das an der oberen Rue Ravenstein liegende Gelände wird die Stadtverwaltung zu einem niedrigeren Preise hergeben müssen, da die dort bestehende Höhenbeschränkung der Neubauten den Preis nachteilig beeinflußt. Allerdings hat sich die Stadt dadurch, daß sie den oberen Teil dieser Straße

als Eisenbetongewölbe von 8—10 m Höhe ausführte, die sich besonders für Lagerkeller eignen, eine Einnahmequelle geschaffen, welche diesen Ausfall durch die Höhenbeschränkung ersetzen soll.

Man sieht schon aus diesen Angaben, daß der Verkauf der ehemals wenig wertvollen Grundstücke, die mit Sturmesschnelle Geschäftsbaustellen erster Ordnung wurden, den städtischen Finanzen bedeutende Einnahmen gebracht hat und noch bringen wird. Schon die Ankündigung, daß sich inmitten der fast wertlosen Baublöcke ein Zentralbahnhof erheben werde, genügte, um den Bodenpreis so hoch als möglich zu treiben, da ein jeder Bahnhof eine Verkehrsanhäufung verursacht und infolgedessen bequeme breite Zugangswege erfordert; dieselben sind vom ersten Augenblicke an zu verkehrsreichen Geschäftsstraßen gestempelt. Es kann deshalb bei diesem Unternehmen von einer Bodenpreisspekulation im eigentlichen Sinne nicht gesprochen werden; die günstige Zukunft ist so gesichert, daß diejenigen, welche bauen wollen, sich sofort einstellen und den von der Stadt festgesetzten Preis annehmen. Man ist im voraus sicher, daß die großen Geschäfte jeglicher Art, wie Banken, Versicherungsgesellschaften, Restaurants, Cafés usw. sich um den Platz an den Straßen reißen, die mitten durch das Herz der Stadt gehen und sich in allernächster Nähe eines Bahnhofes befinden. Die Preise erreichen in gewissen Fällen eine solche Höhe, daß der Ertrag der gebauten Häuser manchmal allerdings die erwarteten Hoffnungen täuschen kann; allein das dürfte selten genug sein; denn wenn auch die Wohnungsmieten nur auf einen gewissen Punkt gesteigert werden können, so steigen dagegen die Geschäftsmieten sehr rasch.

Natürlich darf man sich nicht der Meinung hingeben, als ob die von der Stadt erzielten Preise trotz der großen Steigerung einen großen Gewinn für die Stadt in sich schließen, im Gegenteil muß hier bemerkt werden, daß der Erlös aus manchen Baugrundstücken oft die Deckung der verwendeten Auslagen in Zweifel setzte, da die Stadt durch die Enteignung der früheren Besitzer einen Teil des schon eingetretenen Mehr-

werts bezahlen mußte. Außerdem fallen ihr die beträchtlichen Kosten der Herstellung der Straßen usw. zu. Von einem augenblicklichen finanziellen Ergebnis dürfte deshalb schwer die Rede sein, sondern das Unternehmen macht sich erst im Laufe der nächsten Jahre bezahlt, da durch die gesteigerten Bodenpreise eine bedeutend wohlhabendere Bevölkerung als diejenige der niedergelegten Stadtteile einzieht, was für die Stadt eine vermehrte Einnahme aus den Steuern, ferner aus den technischen Selbstbetrieben wie Gas, Elektrizität usw. bedeutet. Die erhöhte Steuerkraft bildet außer für die Stadt auch für den Staat eine bemerkenswerte Mehreinnahme. Es sei hier nur auf den großartigen Durchbruch der Zentralboulevards hingewiesen, dessen Durchführung seinerzeit gewaltige Kosten verschlang, welcher aber heute eine der belebtesten und reichsten Geschäftsstraßen Brüssels ist und somit die von Anspach als seinem Schöpfer gehegten Erwartungen bei weitem übertraf. Nur da besteht eine gesunde wirtschaftliche Basis, wo die Kosten eines Unternehmens durch den Erfolg gedeckt werden, der teils in der raschen Wertsteigerung des Grund und Bodens besteht, teils in einer Reihe von Vorteilen, die der Allgemeinheit zu gute kommen, wie z. B. die erhöhte Steuerkraft, verstärkte Anziehungskraft auf Fremde, Aufblühen von Gewerbe und Handel und anderes mehr.

Sechstes Kapitel.

Rechtliche und finanzielle Grundlage des Unternehmens.

Um eine Umgestaltung von solcher Ausdehnung, welche die vielseitigsten Interessen berührte, zu einem in jeder Hinsicht guten Ergebnis zu führen, bedurfte sie in erster Linie einer gesicherten finanziellen Grundlage, auf der sich die Rechte und Pflichten der beteiligten Parteien aufbauen. Wie schon in der Einleitung hervorgehoben wurde, waren diese umfassenden Arbeiten tatsächlich der Gegenstand eines zwischen Stadt und Staat ab-

geschlossenen Vertrages. Man kann behaupten, daß er niemals zu Stande gekommen wäre, wenn der Staat sich nicht schon lange mit der Absicht getragen hätte, im Herzen Brüssels einen Zentralbahnhof nach dem Muster der anderen großen Städte des europäischen Kontinents zu errichten.

Gerade die Wahl des ungesunden „Quartier de la Putterie" als der geeignete Platz für den neuen Bahnhof kam der Stadt sehr zu statten, welche die Sanierung dieses „Quartier" sowie der umliegenden Häuserblöcke mit den verkehrstechnischen Verbesserungen schon seit 30 Jahren plante. Die Stadt wäre unfähig gewesen, eine solche Umgestaltung mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln allein durchzuführen; ebensowenig war der Staat durch die vorhandenen gesetzlichen Bestimmungen zur Erwerbung des nötigen Bahnhofsplatzes in der Lage, ohne die Hilfe der Stadt seine Bauabsichten zu verwirklichen. Es war somit im Interesse beider Teile, daß am 7. Januar 1903 ein Übereinkommen aufgestellt wurde, das im wesentlichen folgende wichtige Bestimmungen enthält[1].

In Artikel 1 ist festgelegt, daß sich die Stadt Brüssel verpflichtet für den Zentralbahnhof und seine Umgebung alle Immobilien, welche zur Ausführung der Arbeiten benötigt werden, in dem von den folgenden Straßen begrenzten Gebiet zonenweise zu enteignen: Rue Royale, Rue Montagne de la Cour, Rue Coudenberg, Rue de la Madeleine, Rue Marché-aux-Herbes, Rue de la Montagne, Rue Ste. Gudule, Place Ste. Gudule, Rue du Treurenberg. Dieser Umkreis teilt sich nun in zwei Zonen, die wieder verschieden behandelt werden.

Die erste Zone umfaßt das „Quartier de la Putterie" d. h. den Bahnhof: Der Staat bezahlt alle Enteignungen, welche die Errichtung des Bahnhofs und der notwendige Straßenplatz bedingen. Der Wiederverkauf der verfügbaren Parzellen vollzieht sich natürlich zum Nutzen des Staates; die Kosten, die durch die Ausführung der Straßen samt Auf- und Abtrag,

[1] Vgl. Convention relative à la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords à Bruxelles entre l'Etat belge et la Ville de Bruxelles.

Pflaster usw. entstehen, fallen der Stadt zu, wogegen der Staat nur den vor dem Bahnhof befindlichen öffentlichen Platz auf seine Rechnung nimmt. Der Stadt Brüssel wird seitens des Staates das Recht eingeräumt, über dem Bahnhof auf ihre Kosten eine Handelsbörse mit Zugängen nach den zwei anstoßenden Straßen zu errichten (vgl. Plan 3), wofür sie dem Staat eine jährliche Miete von 9000 Frs. zu bezahlen hat; nach zehn Jahren kann der Staat die Börse sich wieder aneignen, muß aber der Stadt den Wert der errichteten Baulichkeiten voll entschädigen[1].

Die zweite Zone liegt zwischen dem „Quartier de la Putterie" und der „Rue Royale"; in derselben befindet sich die gekrümmte Rue Ravenstein, ferner die verlängerte „Impasse du Parc" usw. Hier hat die Stadt ausschließlich die Kosten der Enteignungen zu tragen. Allein der Staat unterstützt die Stadt durch die 500 000 Frs., welche die Brüsseler Straßenbahngesellschaften laut Vertrag mit dem Staat vom 26. April 1899 sich verpflichtet haben, für die Verbesserung des Brüsseler Straßennetzes in die Staatskasse zu bezahlen. Außerdem wird der Stadt die Geldbeschaffung durch den besonderen Zuschuß von 3,5 Millionen Frs. erleichtert, den die Straßenbahngesellschaft für den Durchschlag der Impasse du Parc ausgeworfen hat, um die Verlängerung der Straßenbahnlinie der „Rue de la Loi" und somit eine Verbindung der letzteren mit der Börse so bald als möglich zu bewerkstelligen.

Von größter Wichtigkeit ist der Artikel 4 des Vertrags, der die Stadt gegen jeden etwaigen Verlust, welcher aus der Zonenenteignung hervorgehen könnte, schützt: Der Staat übernimmt der Stadtgemeinde gegenüber eine Kostenbürgschaft bezüglich des kostspieligsten Teils des Unternehmens, nämlich des Quartier der Rue Ravenstein. Dabei gibt der Staat der Stadt die nötigen Vorschüsse zur Erwerbung der Immobilien,

[1] Wie vor kurzem verlautete, soll die Stadtgemeinde Brüssel auf die Errichtung einer Handelsbörse verzichtet haben.

und zwar soviel, daß die Stadt stets über mindestens 500 000 Frs. verfügt. — Auf diese Weise wäre die Stadt fast in der Lage gewesen, die Maßregeln auszuführen ohne ihre frühere Anleihe zu Hilfe zu nehmen, wenn nicht die großen Unkosten für Pflasterung der neuen Straßen, Kanäle usw. vorhanden gewesen wären. Allerdings wird ihr ein Teil derselben aus den technischen Eigenbetrieben durch ihre gewöhnlichen Taxen nach Maßgabe der neuen zu errichtenden Gebäude ersetzt werden.

Man wird ohne weiteres zugeben, daß der Vertrag für die Stadt Brüssel besonders günstig ist; er befriedigt beide Parteien und erleichtert ganz wesentlich die Ausführung der großen Arbeiten. Die finanziellen Schwierigkeiten, die gewöhnlich derartigen Unternehmen ein ernstes Hindernis in den Weg legen, sind durch denselben beseitigt, und die Stadtgemeinde Brüssel kann, ohne ihr Budget besonders zu belasten, innerhalb einer kurzen Spanne Zeit einen großen Teil ihrer mittelalterlichen Stadt ohne das mindeste Risiko verbessern und verschönern. Die einzige Schwäche, die man in dem Vertrag finden könnte, besteht darin, daß derselbe keinen Termin für die Fertigstellung der Arbeiten festlegt, zumal sie sich in Brüssel sehr lange hinzuschleppen pflegen, wofür unter anderem die Vielheit der selbständigen Verwaltungen ein Grund sein dürfte.

Zonenenteignung.

Allein diese einschneidenden Arbeiten hätten nicht durchgeführt werden können, wenn in Belgien nicht das Gesetz über die Zonenenteignung zugunsten der Gemeinden bestände, welches der Stadt Brüssel erst den Hebel zur Verwirklichung ihrer Pläne in die Hand gegeben hat. Das Gesetz auf Grund dessen die Stadt die Zonenenteignung vorgenommen hat, ist die im Anhang mitgeteilte Vereinigung der zwei Gesetze vom 1. Juli 1858 und 15. November 1867.

Wie aus dem ersten der zwölf vorhandenen Artikel hervorgeht, muß es sich vor allem um ein kommunales Unternehmen handeln, das zum Gegenstand die gesundheitliche und sonstige

Verbesserung eines alten „Quartier" (neben der Schaffung eines neuen Stadtteils) hat. Die Enteignung beschränkt sich aber nicht nur auf denjenigen Grund und Boden, welcher zur Herstellung der Straßenanlage gerade notwendig ist, sondern sie geht sogar so weit, alle die zu beiden Seiten der Durchbruchstraße gelegenen Grundstücke, d. h. ganze Streifen oder Zonen in ihren Machtbereich hereinzuziehen, um eine in gesundheitlicher und wirtschaftlicher Hinsicht zweckmäßige Neubebauung zu erzielen und somit die „Utilité communale" zu befriedigen. Selbst der Staat war in diesem Falle zur Errichtung seines Zentralbahnhofs nicht in der Lage, selbst zu enteignen, wie dies auch klar aus dem erläuterten Vertrage hervorging, da nur die Stadtgemeinde nach den gesetzlichen Bestimmungen die Zonenenteignung ausführen kann[1]; die Stadt spielt durch die Machtbefugnisse, die das Gesetz ihr in den Schoß wirft, die Rolle der Vermittlerin, indem sie für den Staat enteignet und letzterer die enteigneten Grundstücke ihr zum Selbstkostenpreise abnimmt. Der Mißbrauch des Gesetzes durch die Gemeinde ist dadurch ausgeschlossen, daß der Staat durch die Königliche Verordnung, welche zur Enteignung notwendig ist, ein gewisses Aufsichtsrecht über die Stadt ausübt (vgl. Art. 10); auch bestimmt der „arrêté royal" die Bedingungen, unter denen die nicht vom öffentlichen Weg eingenommenen Grundstücke wieder verkauft werden. Doch verlangt das Zonenenteignungsgesetz keineswegs, daß das enteignete Gelände nur von öffentlichen Gebäuden besetzt werde, sondern es wird auch an Privatleute zur Bebauung veräußert, allerdings mit der Vorschrift, nur solche Gebäude zu errichten, welche den gesundheitspolizeilichen und ästhetischen Rücksichten des neuen Stadtteiles entsprechen. Artikel 6 des Gesetzes räumt den von der Zonenenteignung betroffenen Eigentümern das Vorzugsrecht ein, das Unternehmen selbst ausführen zu dürfen, wenn sie sich verpflichten, die Arbeiten in bestimmter Frist nach den behördlich

[1] Erkenntnis des Ziviltribunals von Gent, d. d. 12. März 1890. s. Bredt: Die Zonenenteignung u. ihre Zulässigkeit in Preußen. S. 33.

vorgeschriebenen Plänen fertigzustellen und wenn sie außerdem die dazu notwendigen Mittel nachweisen können. Als Bedingung schreibt das Gesetz vor, daß die in dem Plan bezeichneten Grundstücke einem und demselben Eigentümer gehören, oder daß die Eigentümer, welche mehr als die Hälfte des zu enteignenden Geländes besitzen, ihre Zustimmung erklären. — Die Eigentümer hatten in vorliegendem Falle wenig Lust, von dieser Befugnis Gebrauch zu machen, was seinen Grund in der finanziellen Frage hat, weil bei den großen Unkosten, die man für die Straßenbauten aufwenden muß, von einem baren Gewinn, wie bereits angedeutet wurde, nicht die Rede ist. Auch kennt man in Belgien nicht sogenannte Anliegerbeiträge wie sie der § 15 des preußischen Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875 vorschreibt, welche bei Herstellung einer Straße von den Bauluftigen erhoben werden. Nur die Stadtgemeinde, die im Gegensatz zu den privaten Eigentümern das öffentliche Wohl betont, kann ein solches Unternehmen zum gedeihlichen Abschlusse bringen.

Die Entschädigung, welche dem Eigentümer nach dem Artikel 7 des allgemeinen Rechts über die Enteignung zu gewähren ist, wird gemäß den Verfügungen des Gesetzes vom 15. April 1835 bestimmt. Das Entschädigungsverfahren geht kurz gesagt so vor sich: mangels Übereinkommen werden die Parteien, die gewöhnlich durch Advokaten vertreten sind, vorgeladen; die Vorladungsfrist ist nach Artikel 2 15 Tage. Das Tribunal beschließt bei Anwesenheit der Vorgeladenen noch während der Gerichtssitzung[1]. Sobald die Formen, die das Tribunal zu prüfen hat, eingehalten sind, werden nach vorheriger Zustimmung der Parteien drei Sachverständige zur Abschätzung des Grundstücks aufgestellt; die Sachverständigen haben nur eine beratende Stimme und können kein entscheidendes Urteil fällen (Artikel 9). Das Gericht spricht nach Verlauf

[1] Ist einer der Vorgeladenen nicht erschienen, so wird er durch einen Gerichtsdiener auf einen vom Gerichtshof festgesetzten Tag nochmals vorgeladen. Bei Nichterscheinen bleibt das Urteil bestehen.

von 10 Tagen nach den Plaidoyers das Urteil über den Betrag der Entschädigung aus.

Trotz der Bemühungen der Gemeinde, die in Betracht kommenden Immobilien auf dem Wege der Güte zu erwerben, (à l'aimable) gelang ihr dies verhältnismäßig selten. Die meisten Eigentümer sahen in den Bauabsichten der Stadt und des Staates eine seltene Gelegenheit, sich auf Kosten der Allgemeinheit ein für allemal den Sorgen des Lebens zu entheben und schraubten infolgedessen ihre Entschädigungsansprüche auf eine schwindelnde Höhe. Die Tribunale sind in solchen Enteignungszeiten, wie die jetzigen es sind, mit Angelegenheiten überladen, die die Entschädigung zum Gegenstande haben.

Die Zeit und Muße, welche die Eigentümer während des Zeitraumes haben, der die Enteignungsverordnung von dem Tage der Vollstreckung trennt, begünstigt in hohem Maße noch die Neigung, den Wert ihrer Rechte leicht zu übertreiben. Sobald die Verbesserungen und Verschönerungen genehmigt sind, offenbart sich unmittelbar eine starke Wertsteigerung. Die Privatleute, welche enteignet werden, glauben sich in dem Rechte, daß die Stadt als Expropriant bei der Entschädigung die soeben eingetretene Wertsteigerung mit berücksichtigen soll; sie verwechseln gewöhnlich den Wert ihres Eigentums vor und nach der Ausführung der Arbeiten. Die Entschädigungsansprüche nehmen von Tag zu Tag größere Dimensionen an; allein durch die Entscheidung des Gerichts stürzen die schönsten Schlösser wie Kartenhäuser in sich zusammen.

Daß die Erwerbung eines größeren Geländekomplexes ohne Prozeßführung sehr vereinzelt dasteht, geht aus nachstehender Angabe hervor. In dem „Quartier de la Putterie", das vom Zentralbahnhof eingenommen wird, waren mehr als 400 Parzellen zu erwerben; hierunter gehörten über 250 dem Fiskus, so daß noch zirka 150 Parzellen von Privatleuten zu enteignen waren, welche 130 Prozesse veranlaßten, während nur 20 Parzellen mit 6 Eigentümern auf gütlichem Wege erworben werden konnten.

Die Enteignungen zahlreicher Immobilien, wie es bei der heutigen Umgestaltung der Fall war, beanspruchten sehr viel Zeit, da mangels Einigung der Parteien die unzähligen Formalitäten und die Einhaltung der verschiedenen Termine den schleppenden Gang des Verfahrens herbeiführten. Es vergehen Jahre bis ein Gebiet von so großer Ausdehnung im Besitze der Stadtgemeinde ist, deren Kassenbestand glücklicherweise während der Unterhandlungen mit einem Teil der Eigentümer durch den sofortigen Wiederverkauf der bereits erworbenen Grundstücke stets im Gleichgewicht gehalten wird.

Wenn wir uns die Ursachen und Wirkungen der Enteignungen vergegenwärtigen, so können wir verschiedene Unterarten unterscheiden, je nach der Seite, die dabei in den Vordergrund gedrängt wurde[1]. Man kann in vorliegendem Falle behaupten, daß sowohl eine technische wie auch sozialpolitische und finanzielle Zonenenteignung in Anwendung gebracht wurde. Auf den finanziellen Zweck wurde natürlich der Hauptwert gelegt, da die Stadtgemeinde vor allem bestrebt sein mußte, die ungeheuren Kosten einigermaßen durch den Erlös der im Werte gestiegenen Grundstücke auszugleichen. Von einem glänzenden Ergebnis, das durch die belgische Zonenenteignung erzielt wurde, kann nicht gesprochen werden, weil bis heute in Brüssel und anderen belgischen Städten durch die Enteignung noch kein Geldüberschuß festzustellen war. Es können über die jüngsten Expropriationen schwerlich genaue Aufstellungen gemacht werden, ehe nicht das Unternehmen vollständig beendigt ist. Bis jetzt wurden von der Stadt für Enteignungen, welche sie auf Kosten des Staates in Anbetracht der Errichtung des Zentralbahnhofs und der Verbreiterung der „Rue de l'Empereur" (vgl. auch den oben erläuterten Vertrag) ausgeführt hat, die Summe von 33,5 Millionen Frs. aufgewendet, wobei zu bemerken ist, daß noch eine größere Anzahl Immobilien zu enteignen ist. Allein um überhaupt über die

[1] Vgl. J. Bredt: Die Zonenenteignung und ihre Zulässigkeit in Preußen. Leipzig 1909.

finanzielle Wirkung der belgischen Zonenenteignung eine richtige Vorstellung zu erhalten, sei beispielsweise die Zonenenteignung angeführt, welche zwecks Verlängerung der „Rue Antoine Dansaert" bis zur „Porte de Flandre", vor etwa 15 Jahren vorgenommen wurde und welche eine in jeder Hinsicht normale Zonenenteignung darstellt[1]. Bei dieser Operation, die die Niederlegung eines gesundheitswidrigen und armen „Quartier" zur Folge hatte, beliefen sich die Entschädigungen für Enteignungen auf 2 741 414 Frs. Die Wiederveräußerung des neu eingeteilten Geländes hat eine Einnahme von 1 528 037 Frs. gebracht, so daß der von der Stadtgemeinde zu tragende Verlust noch 1 213 377 Frs. betrug. Es muß hier erwähnt werden, daß die angeführten Zahlen nur den Ankaufs- und den Verkaufspreis darstellen. Als Gesamterscheinung betrachtet ist eine solche Maßnahme viel komplizierter. Einerseits muß man die Kosten in Rechnung ziehen, welche die Ausführung der Arbeiten aus öffentlichem Interesse nach sich ziehen; andererseits aber muß man die Hebung der Steuerkraft und die größere Leistungsfähigkeit der städtischen Verwaltungen (Wasser, Gas-, Elektrizität usw.) berücksichtigen, die die gewöhnlichen Folgeerscheinungen bei der Anlage eines wohlhabenden Stadtteils sind. Doch lassen letztere natürlich nur eine annähernde Schätzung zu. — Im Besitze der notwendigen Grundstücke konnte die Stadtgemeinde Brüssel daran gehen, die neuen Straßenzüge zu entwerfen, und das übrigbleibende Gelände so einzuteilen, daß dessen Größe und Form ein wirtschaftliches und gesundheitliches Bauen ermöglichten[2]. Auffallend ist hier die Kleinheit der Blöcke wie auch deren dreieckige Form, die zum Bau von großen Geschäftshäusern sehr beliebt sind. Außerdem stellen wir bei Betrachtung des Planes fest, daß die Baugrundstücke sehr geringe Abmessungen aufweisen; als Grund ist wieder anzuführen, daß man in Brüssel bis heute noch keine Neigung für das Mietskasernenwesen ge-

[1] Vgl. hierzu die Fig. in Stübbens: Städtebau S. 364 im Handbuch der Architektur 4. Teil.

[2] Vgl. Plan 3.

zeigt hat, sondern daß dort noch immer das Bedürfnis nach der eigenen Haustüre vorherrscht.

Solche weitgreifenden Maßregeln wie die belgische Zonenenteignung behufs Schaffung zweckmäßiger Baustellen lassen sich zurzeit nur schwer mit der deutschen Anschauung von der Unantastbarkeit des Eigentums in Einklang bringen, obwohl ähnliche einschneidende Zwangsmittel von größtem Vorteil für manche Gemeinde unseres Vaterlandes wären, die sich der Notwendigkeit gegenübersieht, in ihr engmaschiges Netz von alten Straßen künstliche Keile einzutreiben. Eine Zonenenteignung nach dem belgischen Muster, d. h. auch auf unbebautes Gebiet anwendbar, wäre für unsere deutschen Gemeinden das beste Mittel, um eine wirklich segensreiche Sozialpolitik zu betreiben; sie allein würde es gestatten, daß der durch ein kommunales Unternehmen verursachte Mehrwert, der unverdiente Wertzuwachs, nicht nur Einzelnen, sondern der Allgemeinheit zufällt. Fast allen bis heute angewandten Mitteln, die Wohnungsnot zu bekämpfen, haftet der Charakter des Palliativmittels an, denn sie waren nicht imstande, das große Übel unseres Vaterlandes an der Wurzel zu erfassen, was der heutige Stand der Bau- und Wohnungsfrage am deutlichsten zeigt. Die Wohnungs- oder Bodenfrage kann durch die bisherige Sozialpolitik, die sich darauf beschränkt, vor allem mildere Mittel anzuwenden, wie z. B. planmäßigere Ausgestaltung der Wohnungen, Wohnungsherstellung seitens großer Arbeitgeber usw., nie ganz gelöst werden. Zu ihrer befriedigenden Lösung bedarf es schärferer, durchgreifenderer Mittel, wie sie schon die „lex Adickes" enthielt und wie sie vor allem die belgische Zonenenteignung den Gemeinden zum Wohle der ganzen Bevölkerung in die Hand gibt.

Zum Schlusse dieses Kapitels sei noch eine Maßnahme gesetzgeberischer Art angeführt, welche angewandt wird, um die Verbreiterung einer Straße mit geringen Kosten zu erreichen. Dies sind die Dekrete oder königlichen Verordnungen,

welche in Brüssel auf einige im Umgestaltungsgebiet liegende Straßen ihre Geltung haben; sie bezwecken die allmähliche Verbreiterung der Straßen, für die durch einen königlichen Erlaß die neuen Fluchtlinien festgesetzt werden, so daß jeder Eigentümer, welcher an dieser Straße einen Neubau vornehmen will, dadurch gezwungen wird, in die neue Fluchtlinie zurückzurücken. Die genauen diesbezüglichen Vorschriften sind in dem Gesetze vom 1. Februar 1844 enthalten; Art. 4 desselben besagt, daß irgendwelche Bauvornahmen zwecks Vergrößerung der Dauerhaftigkeit eines Gebäudes mit Ausnahme der allernotwendigsten Ausbesserungsarbeiten untersagt sind, sobald dasselbe von einer alten Fluchtlinie betroffen wird, welche gemäß dem eingehend geprüften Fluchtlinienplan zurückrücken muß.

Allein die Wirkung solcher königlichen Erlasse läßt sehr lange auf sich warten, wie man dies in treffender Weise gegenwärtig in Brüssel beobachten kann. In der „Rue de la Madeleine" besteht eine königliche Verordnung vom 5. April 1860, die die Verbreiterung dieser Straße von 9 m auf 12 m vorsieht. Heute stellt man fest, daß im ganzen nur ein Haus in die neue Fluchtlinie gerückt ist, also in einem Zeitraum von mehr als einem halben Jahrhundert; genau dieselbe Tatsache trifft man in der „Rue du Treurenberg" an, welche mit einem Erlaß vom 28. Januar 1860 bedacht ist. Ein anderer „arrêt royal" vom 22. Juli 1869 befindet sich in der „Rue des Paroissiens", um eine Verbreiterung von 8,2 m auf 12 m zu erzielen; das Ergebnis lautet, daß seit 44 Jahren vom Inkrafttreten des Erlasses sämtliche Häuser ihre alte Fluchtlinie noch beibehalten haben, daß es also noch kein einziger Eigentümer unternommen hat, einen Neubau an Stelle des alten und oft baufälligen Hauses zu erstellen. Ein Grund für eine solch eigentümliche Erscheinung dürfte jedenfalls darin zu suchen sein, daß die soeben angeführten Straßen sehr lebhafte Handelsstraßen sind. Nun sucht der Eigentümer eines Geschäftshauses den Neubau so lange als möglich hinauszuschieben aus wirtschaftlichen Interessen; er ist sich klar bewußt, daß derjenige, welcher als erster in die neue Fluchtlinie einrückt, gegenüber

seinem konkurrierenden Nachbar in offensichtlichen Nachteil gerät. Durch die entstehende Zahnlücke, die zum Teil bis zu 4 m tief ist, befindet er sich abseits des in der Straße sich bewegenden Publikums, das sich nicht mehr die Mühe nimmt, seine Schaufenster wie ehedem zu bewundern, als es an seinem Laden vorbeigehen mußte. Hierzu kommt noch die nachteilige ästhetische Wirkung, daß solche Straßenlücken wegen der zwei bloßgelegten kahlen Hauswände der Nachbarn und des dort sich ansammelnden Schmutzes ein überaus häßliches Bild für das Auge bieten. Allerdings versuchen die Brüsseler die unschönen Winkel durch provisorische Läden, so Zeitungsverkaufsstände, Buchhandlungen, ferner durch alle Arten von Reklame usw. dem Auge des Publikums zu verdecken. Besondere Meister in dieser Kunst sind die Pariser, welche diese Straßeneinkerbungen allen möglichen geschäftlichen Zwecken nutzbar zu machen verstehen.

Derartige Mittel zur allmählichen Erreichung der nötigen Straßenbreite können natürlich wegen ihrer langsamen Wirkung nur da angewandt werden, wo die Befriedigung des allgemeinen Bedürfnisses nach Verbreiterung noch nicht sehr dringend ist. Eingriffe von der Bedeutung der behandelten Straßendurchbrüche würden bei Anwendung dieses Systems mehr als ein Jahrhundert zu ihrer Vollendung brauchen, wollte man ausschließlich nach vorstehenden Maßnahmen verfahren. Hier bedarf die Gemeinde zur raschen Durchführung durchgreifender, rasch wirkender Mittel, wie ein solches die Zonenenteignung in jeder Hinsicht bietet.

Zusammenfassende Schlußbetrachtungen.

Überblickt man noch einmal das ganze Gebiet der Umgestaltung Brüssels, so kann man sich über die einzelnen Punkte und ihren gegenseitigen Zusammenhang nebst den aufgetretenen Nebenerscheinungen volle Klarheit verschaffen. Erst die zusammenfassende Betrachtung aller Gesichtspunkte gibt den Aufschluß über den Wirkungsgrad derartiger Maßregeln auf den Gesamtorganismus und läßt am besten deren Vorzüge und Nachteile erkennen.

Man hat aus vorliegenden Ausführungen gesehen, daß es im besonderen die hygienischen und verkehrstechnischen Mißstände waren, welche die Stadtverwaltung dazu führten, das Stadtinnere, die „Cité", einem gewaltsamen Eingriff zu unterwerfen, damit sie im Stande sei, mit dem Wachstum der Gesamtstadt Schritt halten zu können. Es wäre unrichtig, solche Verjüngungen verhindern zu wollen und derartige kranke Teile solange als möglich in ihrem alten Zustande zu belassen. Das würde das Übel nur noch verschlimmern und eine ständige Gefahr für die nächste Umgebung bedeuten. Indessen sichert nur ein zielbewußtes Vorgehen bei Stadtregulierungen die erwünschte Verbesserung vollständig und bewahrt die Stadtverwaltung vor Irrtümern, deren Folgen sich noch lange nachher in allen Teilen der Gesamtstadt bemerkbar machen.

Brüssel ließ es bei dem großen Unternehmen leider an der Aufstellung eines die Gesamtstadt berücksichtigenden Generalregulierungsplanes fehlen, ein Fehler, der schon während der Umgestaltungsdauer die nachteiligsten Folgen nach sich zog und der in absehbarer Zeit überhaupt nicht mehr gut gemacht werden kann. Wie schon bei den verkehrstechnischen Be-

trachtungen klar gelegt wurde, war die sofortige Folgeerscheinung dieses Mangels, daß einzelne an das Umgestaltungsgebiet angrenzende Punkte des Straßennetzes von der übermächtigen Wirkung des Verkehrs bedroht wurden. Am Ausgange der verkehrsreichen Galerien St. Hubert nach der „Rue Marché-aux-Herbes" zu, wo sich außer der „Rue de la Madeleine" die Zugangsstraßen des künftigen Zentralbahnhofs treffen, wird eine Verdichtung des Verkehrs stattfinden, welcher nur durch neue Straßendurchbrüche inmitten des ungesunden „Quartier de la Rue des Bouchers" gesteuert werden kann. Die heutigen Umgestaltungen werden dann beendet sein, und schon werden sich wieder neue Veränderungen nötig machen. Tatsächlich beschäftigt man sich zur Zeit bereits damit, den wirren Häuserblock der „Rue des Bouchers", welcher an die Galerien St. Hubert anstößt, durch genügend breite Durchschläge dem Verkehrs- und Gesundheitsbedürfnis anzupassen. Immer neue Mängel werden entstehen, und es wird der Stadtverwaltung in absehbarer Zeit nicht möglich sein, eine Ruhepause in den Umgestaltungen eintreten zu lassen. Verbesserungen in dem Straßennetz dürfen nicht nur das augenblickliche Bedürfnis befriedigen, sondern sie müssen in weiser Voraussicht auch die zukünftigen Anforderungen in Betracht ziehen. Daß es Brüssel unterließ, voraussehende Erwägungen anzustellen, hat sich durch die immerwährenden Abänderungen gezeigt, welche die Einzelpläne während der Ausführungen der Arbeiten erfahren mußten. Es sei hier nur an die Änderungen erinnert, denen das Museumsprojekt, der sogenannte „Mont des Arts", unterworfen war. Das gleiche Schicksal teilte der heiß umstrittene Zentralbahnhof. Die Unbeholfenheit auf dem Gebiete der Stadtregulierungen hätte noch weit schlimmere Folgen gezeitigt, wenn nicht König Leopold II. im entscheidenden Moment eingegriffen und der Stadtgemeinde seine weitschauenden Gesamtpläne aufgezwungen hätte. Als Roi-bâtisseur besaß er großzügige Ideen und betrachtete die Dinge sowohl aus der Nähe wie auch aus der Ferne. Schon mit dem Bürgermeister Anspach arbeitete er gemeinsam an den Umbauplänen der

alten Cité, der Sanierung des Senneflusses und an dem großen Durchbruch der Zentralboulevards. Bei den heutigen Umgestaltungen war es nicht zuletzt er, der bei den Meinungsverschiedenheiten um die Errichtung eines Zentralbahnhofes im Herzen der Stadt den Ausschlag gab. Brüssel verdankt ihm viel in dieser Hinsicht. Es sei nur auf die wunderbaren Parkanlagen hingewiesen, mit denen er seine Residenz so reichlich ausgestattet hat. Die großen Bauten, welche seine Phantasie erzeugten und deren Kosten die Neger vom Kongo tragen mußten, brachten dem König im Volksmunde wegen seiner großen Bauwut die „maladie des pierres" ein. So ersprießlich seine Mitarbeit an den neuesten baulichen Umgestaltungen war, so muß man doch den Einfluß bedauern, den er auf die belgische Architektur ausübte durch die Zuziehung französischer Architekten für die öffentlichen Gebäude und die dadurch hervorgehende Stärkung des französischen Geschmacks und der französischen Sitten.

Wenn nach den ausgeführten Erwägungen der Mangel eines Generalregulierungsplanes schon als ein großer Fehler der Umgestaltung Alt-Brüssels festgestellt wurde, so ist ein nicht minder großer in dem planlosen Niederlegen ganzer Stadtteile (Quartiers) zu suchen und in dem Zustand, in welchem man die letzteren nach der Zerstörung beließ. Man hat bereits den Einfluß gesehen, den dieses systemlose Vorgehen auf die Entvölkerung der Stadt d. h. auf die Citybildung hatte. Neben dem Umstande, daß die Stadtverwaltung dadurch bedeutender Einnahmen wie Steuern usw. verlustig ging, also rein wirtschaftliche Nachteile erlitt, waren es in hohem Maße Schäden sozialer Art, die sich noch während der Niederlegungen einstellten. Da ein großer Teil der vertriebenen Bewohner sich in die menschenüberfüllten „Quartiers" flüchtete, welche sich um die abgebrochenen Häuserblöcke lagern, entstand in denselben eine ungeheure Zusammendrängung von Menschen, die einen überaus gesundheitswidrigen Zustand verursachte. Besonders die arme und mittlere Bevölkerungsklasse sah sich einer großen Wohnungsnot ausgesetzt, indem die plötzliche Nachfrage nach

Wohnungen nicht befriedigt werden konnte und indem sich als unmittelbare Folge ein rasches Steigen der Wohnungsmieten einstellte; unter dem gleichen Mangel litt der ganze Handel dieser Stadtteile. Trotzdem man seit langem einen großen Verkehrsweg, die Rue Ravenstein, genehmigt hatte, welche den Geschäftsleuten der „Rue Montagne de la Cour" gleichwertige Plätze bieten sollte und welcher außerdem das tote Quartier der „Rue d'Isabelle" und der „Rue des Douze-Apôtres" im Werte heben sollte, ging man nicht daran, diese neue Straße fertig zu stellen, die ganz von Natur aus dazu berufen war, ebenso belebt, handelstätig und produktiv wie die Rue Montagne de la Cour zu werden. Bevor man die letztere niederlegte, hätte man die erstere durchbrechen und das neue Quartier aufbauen müssen. Auf diese Art hätte der Handel der Stadt nicht die Unannehmlichkeiten und Schäden zu ertragen gehabt, über die sich die Geschäftsleute seit den ersten Niederlegungen beklagten. Allerdings muß anerkannt werden, daß eine neue Straße selbst im Herzen der Stadt mindestens 10 Jahre braucht, ehe ihr gutes Gedeihen gesichert ist, wie man es am „Boulevard du Nord" in Brüssel beobachtet hat oder an der „Avenue de l'Opéra" in Paris. Doch man bedenkt nur zu wenig, was in einer großen Stadt die Hauptanziehungskraft für den Fremden und Einheimischen bildet. Das sind die belebten Geschäftsstraßen mit ihren schönen Läden und reichen Auslagen, die den Wohlstand der Stadt wiederspiegeln.

Ein planloses Niederreißen ganzer Straßen führt eine vollständige Zerrüttung der umliegenden Stadtteile herbei und hat zur unvermeidlichen Folge die Vertreibung der Bewohner und des Handels.

Auf Grund der vorausgegangenen Untersuchungen stellen wir deshalb für solche Stadtregulierungen folgende Forderungen auf:

1. Aufstellung eines Generalregulierungsplanes mit Rücksicht auch auf die zukünftigen Bedürfnisse.

2. Planmäßiges Vorgehen beim Niederlegen der alten Stadtteile: Die Stadt, die es unternimmt, ihre alten Straßen

niederzulegen, muß es als eine Notwendigkeit betrachten, vorzeitig neue Wohnungen zu sichern, welche sich in guten hygienischen Bedingungen befinden und welche vor allem der vertriebenen Bevölkerung pekuniär zugänglich sind. Womöglich sollen die Wohnungen in demselben Stadtteil oder wenigstens in dem benachbarten eingerichtet werden. Als Grundsatz muß gelten, daß ein Häuserkomplex nicht niedergelegt werden darf, bevor nicht bereits ein neuer erstellt worden ist, welcher die Bewohner in gleich preiswerten und in besseren gesundheitlichen Bedingungen aufzunehmen hat. Wenn man anders handelt, so heißt das auf halbem Wege anhalten in dem Werke der Fürsorge und der Gesundung. Unter dem Vorwande, eine Straße zu sanieren, würde die Stadtverwaltung weiter entfernt davon Herde der Übervölkerung schaffen, wie dies in Brüssel tatsächlich eingetroffen ist.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß obige Forderungen zum guten Teil hätten befriedigt werden können, wenn die Brüsseler Gesamtstadt nicht aus der hindernden Vielheit von selbständigen Kommunen bestände, welche sich schon lange gegenseitig Hindernisse in den Weg zu legen suchen. Daß die eigentliche Stadt Brüssel durch ihre eingezwängte Lage am meisten unter diesem unnatürlichen Zustande leidet, haben die gegenwärtigen Umgestaltungen im Innern der Stadt mehr als ausreichend bewiesen. Ohne jegliche Außenbezirke, welche die vertriebenen Bewohner und die zuziehende Landbevölkerung aufnehmen könnten, sieht sie sich ohnmächtig gegenüber der langsamen Zerbröckelung des wesentlichen Elements ihres Wohlstandes. Deshalb hat aus begreiflichen Gründen Napoleon I. im Jahre 1810 die Selbständigkeit der einzelnen Kommunen bestätigt, wußte er ja nur zu gut, daß der Brüsseler „Agglomeration" dadurch die Möglichkeit einer Rivalin von Paris genommen war. Doch die neuesten Folgeerscheinungen der Umgestaltungen haben sowohl in der Öffentlichkeit wie bei den maßgebenden Persönlichkeiten die feste Absicht entstehen lassen, mit einem überlebten Organismus, der von allen Vernünftigen verdammt wird, in Bälde zu brechen; sie haben klar und deut-

lich gezeigt, daß der große von der „Agglomeration" zusammengesetzte Organismus Organe und übereinstimmende Richtungen braucht, die der Gesamtaufgabe angepaßt sind. Diese unaufhörlich wachsenden Kommunen wollen nach einer bestimmten einheitlichen Weise verwaltet werden, nicht wie bisher, wo sich die einzelnen Teile ohne Gesamtrichtung stückweise vergrößern und verändern. Sollen die dargestellten Folgen, welche den Eingriffen im Herzen der Stadt zuzuschreiben sind, nicht noch größere Ausdehnung und Bedeutung annehmen, so ist es unerläßlich, daß das „Groß-Brüssel" unter eine Zentralgewalt gestellt wird, damit es seine Glieder nach den normalen Bedingungen der physiologischen Gesundheit ausstrecken kann.

Es wäre aber nicht richtig, wollte man neben den angeführten Schwächen nicht auch die großen Vorzüge anerkennen, welche das gewaltige Unternehmen aufzuweisen hat. Welche Wohltaten wurden durch die Wegräumung der gesundheitswidrigen und menschenunwürdigen Behausungen der „Quartiers Montagne des Aveugles, d'Isabelle" usw. geschaffen! An Stelle dieser Brutstätten der Tuberkulose wurden moderne gesunde Gebäude nach den neuen polizeilichen Vorschriften errichtet. In schönheitlicher Hinsicht ist die Stadtverwaltung bestrebt, das ästhetische Niveau durch Verteilung von Preisen für die schönsten Fassaden zu heben und vorbildlich für die Nachbarkommunen zu wirken. Durch einen mustergültigen Vertrag, dessen große Vorteile bereits eingehend erwähnt wurden, gelingt es ihr, ein großes Stadtgebiet ohne bedeutende Kosten von Grund aus umzugestalten. Aus dem niedergelegten Stadtteil wächst ein Zentralbahnhof hervor, der nur noch dazu beitragen kann, das Leben und den Wohlstand der Stadt zu vergrößern. Schon die gewählte Lage des Bahnhofs erheischt die vollste Anerkennung der ganzen Größe der Plangestaltung. Man kann das umgestaltete Gebiet mit einer Mandel vergleichen, indem der Zentralbahnhof den Kern absorbiert und gewissermaßen die Schale unversehrt läßt, welche kaum von drei oder vier Öffnungen durchbohrt wird. Hier in diesem speziellen Falle ist es nun die Schale, die den größten Wert

hat, wogegen der Kern nur von Gebäuden mit verhältnismäßig geringem Werte gebildet wird. So hat man glücklicherweise eine einzigartige Lage im Herzen eines Stadtteiles gewählt, wo es geradezu unmöglich gewesen wäre, einen anderen Platz zu finden, der die Errichtung eines Bahnhofs mit denselben Abmessungen erlaubt hätte, ohne daß wichtige Geschäftsstraßen und Besitztümer von großem Werte gefährdet worden wären.

Brüssel wird nach Vollendung der ausgedehnten Arbeit reichlich belohnt werden für die Opfer, welche die Verjüngung des Herzens der Stadt erfordert. Die neuen Stadtteile werden sich durch ihren Verkehr und Reichtum vorteilhaft von den alten umgebenden Gebäuden abheben.

Die Vervollkommnungen und Verfeinerungen der modernen Existenzmittel werden immer neue Bedürfnisse hervorzaubern; besonders dem Moloch Verkehr werden in nicht mehr allzulanger Zeit auch die noch übrig gebliebenen Häusermassen des „Quartier de la Rue des Bouchers" unter anderen zum Opfer fallen. Treffend sagt deshalb Desmarez in seinem Buche: (Le Vieux Bruxelles): „Im gegenwärtigen 20. Jahrhundert ist man dabei, noch die letzten Reste des 17. niederzulegen. Die Menschen bauen und bauen eben ohne Unterlaß, gierig nach Verbesserungen und Verschönerungen, häufig aber auch nach Zerstörung."

Anhang.

Lois du 1er juillet 1858 et du 15 novembre 1867, sur l'expropriation par zones, pour travaux d'utilité communale.

(Die durch das Gesetz vom 15. November 1867 bewirkten Änderungen des Gesetzes vom 1. Juli 1858 sind durch Klammern bezeichnet.)

Art. 1er (Lorsqu'il s'agit d'un ensemble de travaux ayant pour objet d'assainir ou d'améliorer, en totalité ou en partie, un ancien quartier, ou de construire un quartier nouveau, le gouvernement peut à la demande du conseil communal, autoriser conformément aux lois du 8 mars 1810) et du 17 avril 1885, l'expropriation de tous les terrains destinés aux voies de communication et à d'autres usages ou services publics, ainsi qu'aux constructions comprises dans le plan général des travaux projetés.

Art. 2. (L'utilité et le plan des travaux projetés) sont soumis à l'avis d'une commission spéciale, nommée par la députation permanente du conseil provincial.

Cette commission est composée de cinq membres et comprend un membre d'une administration publique de bienfaisance ou d'un comité de charité, un médecin et un architecte ou un ingénieur.

La commission est assistée, dans la visite des lieux, par le bourgmestre ou par l'échevin, qui le remplace.

Art. 3. Le plan général prescrit par l'article 1er indiqué:

1° La superficie des terrains et édifices dont la cession est nécessaire;

2° Le nom de chaque propriétaire;

3° Les travaux à exécuter sur lesdits terrains après l'expropriation;

4° Les parcelles de terrain destinées à être remises en vente, ou à recevoir des constructions sur l'alignement des nouvelles rues ou places.

Art. 4. S'il reste, hors des limites fixées par l'exécution du plan, des enclaves ou des parcelles qui, soit à cause de leur exiguité soit à cause de leur situation, ne sont plus susceptibles de recevoir des constructions salubres, ces terrains sont portés au plan comme faisant partie des immeubles à exproprier; toutefois les propriétaires peuvent être autorisés par le gouvernement à conserver ces terrains, s'ils en font la demande avant la clôture de l'enquête.

Art. 5. Le plan reste deposé pendant un mois au sécrétariat de la commune.

Art. 6. Lorsque les propriétés comprises au plan appartiennent à un seul propriétaire, ou lorsque tous les propriétaires sont réunis la préférence pour l'exécution des travaux leur est toujours accordée, s'ils se soumettent à les exécuter dans le délai fixé et conformément au plan approuvé par le gouvernement et s'ils justifient d'ailleurs des ressources nécessaires.

La même préférence peut être accordée sous les mêmes conditions aux propriétaires, qui possèdent en superficie plus de la moitié des terrains à exproprier.

Dans l'un et l'autre cas, s'il y a des demandeurs en concession, auteurs du plan, ils ont droit à une indemnité à payer par les propriétaires, et dont le montant est fixé par l'arrêté royal approuvant les travaux et emprises.

Art. 7. Les propriétaires doivent sous peine de déchéance, réclamer la préférence dans la quinzaine, qui suit l'expiration du délai fixé à l'art. 5.

Art. 8. Quand l'exécution du plan entraîne la suppression totale ou partielle d'une rue, les propriétaires riverains de la rue supprimée ont la faculté de s'avancer jusqu'à l'alignement de la nouvelle voie. S'ils ne veulent pas user de cette faculté, l'expropriation de leur propriété entière pourra être ordonnée.

Les terrains à acquérir par les propriétaires seront estimés par des experts nommés par les deux parties, et par un tiers expert nommé par le président du tribunal de première instance de l'arrondissement.

Art. 9. (L'expropriation en vertu de la présente loi sera poursuivie et l'indemnité due aux propriétaires sera réglée

conformément aux dispositions des lois du 8 mars 1810[1] et du 17 avril 1835)[1].

Art. 10. L'arrêté royal autorisant l'expropriation détermine les conditions de la revente des terrains non occupés par la voie publique.

Art. 11. (La présente loi n'est pas applicable aux projets de travaux déja approuvés par le roi et à l'égard desquels il y a des contrats d'entreprises).

Art. 12. La présente loi n'est applicable qu'aux villes et communes soumises au régime de la loi du 1er février 1844 sur la police de la voirie.

---

[1] Durch das Geſetz vom 27. Mai 1870 wird das Enteignungsverfahren vereinfacht.

Literaturverzeichnis.

1. Esthétique des villes par Charles Buls, Bruxelles 1893.
2. Conservation du cœur d'anciennes villes. Traduction d'une conférence faite à Salzbourg par M. C. Gurlitt, suivie de la Conservation du cœur de la ville du Bruxelles. Note par Charles Buls, Bruxelles 1912.
3. Projet d'ensemble pour l'amélioration de la voirie et la transformation de divers Quartiers par Charles van Mierlo, Bruxelles 1885.
4. La Restauration des monuments anciens par Charles Buls, Bruxelles 1903.
5. Le vieux Bruxelles par Desmarez, Bruxelles 1910.
6. Bruxelles aux champs par E. Stasse et H. De Bruyne, Bruxelles 1910.
7. Le problème de la Jonction Nord-Midi par le centre de Bruxelles, Bull. Ing. 1911.
8. Création de quartiers nouveaux, commune de Schaerbeek, Bruxelles 1904.
9. Cahier d'explications annexé au budget pour l'exercice 1912. Ville de Bruxelles.
10. L'évolution de Bruxelles par Fr. Mahutte, Bruxelles 1912.
11. Des habitations ouvrières dans les villes par J. Jacquemin, Liege 1904.
12. L'Hygiène publique en Belgique 1910. Bulletin trimestrial.
13. Ville de Bruxelles: Statistique médicale par Dr. E. Janssens, Bruxelles 1910.
14. Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge.
15. Mouvement de l'état civil et de la population en Belgique pendant 1876 à 1910 par C. Jacquart.
16. L'expropriation par zones, par Turot, Bruxelles 1870.
17. Loi communale du 30 mars 1836, par F. Larcier et Ed. Hertogs, Bruxelles 1911.
18. Les transformations de Paris par E. Hénard, Paris 1905 à 1909.

19. La circulation à Paris, par F. Michotte, Paris 1912.
20. Brüssel, von H. Hymans, Leipzig 1910; Verlag von E. Seemann.
21. Motiven-Bericht für den Regulierungsplan der inneren Stadt Wien, von Karl Mayreder, Wien 1896.
22. Der Städtebau, von J. Stübben, Darmstadt 1890.
23. Die deutschen Städte; von Robert Wuttke, Dresden 1903.
24. Citybildung und Bevölkerungsverteilung in Großstädten, von H. Schmidt, München 1910.
25. Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen, von C. Sitte, Wien 1901.
26. Städtebaukunde, von Faßbender, Leipzig u. Wien 1912.
27. Der städtische Tiefbau, von E. Genzmer, Stuttgart 1897.
28. Hygiene des Städtebaues, von Nußbaum, Leipzig 1907.
29. Die Assanierung der Städte, von Th. Weyl, Leipzig 1906.
30. Aufgaben der Gemeindepolitik, von A. Damaschke, Jena 1901, 1. Auflage.
31. Das Recht der Expropriation, von O. Meyer, Berlin 1911.
32. Die Zonenenteignung und ihre Zulässigkeit in Preußen, von V. Bredt, Leipzig 1909.
33. Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung, von R. Baumeister, Berlin 1876.
34. The Town Planning Review, Vol. III, Number 2—4, 1913. Liverpool: at the University Press, 57, Ashton Street.

ETE FLÄCHE

PLAN 2

PARC

RUE ROYALE

RUE ROYALE

PLACE DES PALAIS

PLACE ROYALE

NORD

RUE DU TREURENBERG
KGL. VERORDNUNG VOM 28 JANUAR 1860

IMPASSE DU PARC

RUE DU COUDE

RUE DU GENTILHOMME

CHANCELLERIE

RUE DE LA MONTAGNE DU PARC

PASSAGE DE LA BIBLIOTHÈQUE

RUE D'ISABELLE

RUE TERARKEN

RUE VILLA-HERMOSA

HOTEL RAVENSTEIN

RUE MONTAGNE DE LA COUR

RUE DES DOUZE APÔTRES

RUE DES SOLS

RUE DU MUSÉE

CAUDENBERG

ÉGLISE S.S. MICHEL ET GUDULE

PLACE STE GUDULE

RUE DU PARCHEMIN

RUE DES PAROISSIENS

RUE MONTAGNE DES AVEUGLES

UNIVERSITÉ

PLACE DE L'UNIVESITÉ

RUE DU MARCHÉ AUX-BOIS

RUE DE L'IMPÉRATRICE

RUE GANTERSTEEN

MUSÉE MODERNE

RUE DU MARQUIS

RUE DE LA GOLLÉGIALE

RUE STE GUDULE

RUE LOXUM

RUE DE LA BERGERE

RUE DES LONGS CHARIOTS

RUE PUTTERIE

RUE JOUR ET NUIT

GARE CENTRALE

RUE DES ARMURIERS

RUE DE L'EMPEREUR

RUE D'ASSAUT

RUE D'ARENBERG

RUE DES BOUCHERS

MONTAGNE DE LA MADELEINE

RUE DE LA MADELEINE

RUE DUQUESNOY

RUE ST JEAN

RUE DE L'HÔPITAL

GALERIE ST HUBERT

R. DU MARCHÉ AUX HERBES

RUE DES EPERONNIERS

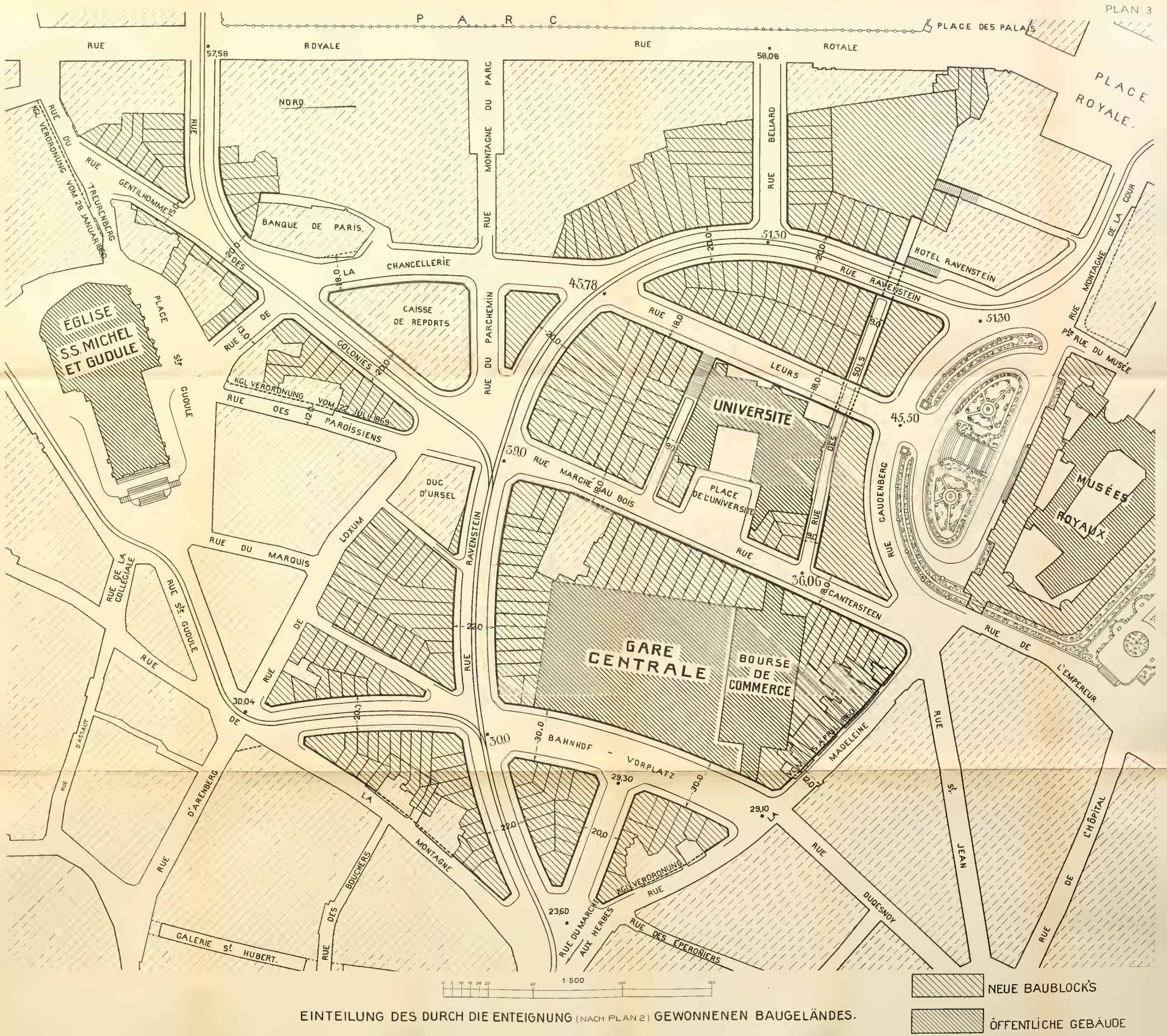
5758 5812 4783 4450 5130 3766 3004 2531 2910 220

1 500

ZUSTAND VOR DER UMGESTALTUNG
MIT EINZEICHNUNG DER NEUEN STRASSENDURCHBRÜCHE.

FÜR BAULAND
FÜR STRASSENLAND
} ENTEIGNETE FLÄCHEN.

ÖFFENTLICHE GEBÄUDE.



EINTEILUNG DES DURCH DIE ENTEIGNUNG (NACH PLAN 2) GEWONNENEN BAUGELÄNDES.

3 0112 061909518

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS